



MINISTÈRE DES TRANSPORTS



PROGRAMME D'AIDE GOUVERNEMENTALE AU TRANSPORT COLLECTIF DES PERSONNES

Modalités d'application 2022-2024

Juin 2022

Cette publication a été réalisée par la Direction générale du transport terrestre des personnes, et éditée par la Direction générale des communications du ministère des Transports.

Le contenu de cette publication se trouve sur le [site Web du Ministère](http://www.transports.gouv.qc.ca) à l'adresse suivante :
www.transports.gouv.qc.ca.

Pour obtenir des renseignements, on peut :

- composer le 511 (au Québec) ou le 1 888 355-0511 (partout en Amérique du Nord)

- consulter le [site Web du Ministère](http://www.transports.gouv.qc.ca) au www.transports.gouv.qc.ca

- écrire à l'adresse suivante : Direction générale des communications

Ministère des Transports

500, boulevard René-Lévesque Ouest, bureau 4.010

Montréal (Québec) H2Z 1W7

© Gouvernement du Québec, ministère des Transports, 2022

ISBN 978-2-550-92041-0 (PDF)

Dépôt légal – 2022

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Tous droits réservés. Reproduction à des fins commerciales par quelque procédé que ce soit et traduction, même partielles, interdites sans l'autorisation écrite des Publications du Québec.

Table des matières

1. Description du programme	4
1.1 Contexte	4
1.2 Raison d'être du programme	4
1.3 Cadre législatif et réglementaire	6
1.4 Autres programmes d'aide aux immobilisations en transport collectif	6
2. Objectifs, durée et volets du programme.....	7
2.1 Objectifs poursuivis	7
2.2 Durée du programme	8
2.3 Volets du programme	8
VOLET A : PROJETS RÉGULIERS	8
3. Admissibilité des demandes	9
3.1 Organismes admissibles au programme	9
3.2 Organismes non admissibles au programme	9
3.3 Projets admissibles	9
3.4 Conditions d'admissibilité des projets	10
3.5 Projets non admissibles	11
4. Autorisation des projets	11
4.1 Processus d'autorisation des projets	11
4.2 Présentation d'une demande d'aide financière	13
4.3 Conditions à respecter après l'autorisation du projet	14
4.4 Modification d'un projet autorisé	14
5. Octroi de l'aide financière	15
5.1 Principes généraux	15
5.2 Taux d'aide financière	15
5.3 Règles de cumul	17
5.4 Dépenses admissibles	17
5.5 Admissibilité des dépenses en régie	20
5.6 Dépenses non admissibles	21
5.7 Conditions spécifiques d'octroi de l'aide financière	22
5.7.1 Vente ou aliénation d'un actif subventionné	22
5.7.2 Achat ou transfert d'actifs subventionnés entre organismes admissibles	22
5.7.3 Remplacement d'un actif sinistré	22
5.7.4 Réfection ou remplacement d'un actif	23
5.7.5 Utilisation d'un actif à d'autres fins	23
5.7.6 Abandon d'un actif	24
5.7.7 Projets d'immobilisations réalisés sur les emprises du Ministère	24
6. Règles spécifiques par type d'immobilisation	25
6.1 Autobus	25
6.1.1 Règles spécifiques	25
6.1.2 Spécificités pour l'autorisation des commandes d'acquisitions d'autobus	25
6.1.3 Spécificités pour les dépenses admissibles	26
6.1.4 Durée de vie utile et conditions de remplacement des autobus	26
6.1.5 Réparations pour prolonger la durée de vie utile	28
6.2 Véhicules de service	28
6.2.1 Règles spécifiques	28
6.2.2 Durée de vie utile	29
6.3 Projets présentant un caractère technologique	30
6.3.1 Biens visés	30
6.3.2 Durée de vie utile	31
6.4 Terrains	31
6.4.1 Règles spécifiques	31

6.4.2 Durée de vie utile	32
6.5 Mesures préférentielles pour les autobus	32
6.5.1 Biens visés	32
6.5.2 Durée de vie utile	32
6.6 Stationnements d'incitation à l'utilisation du transport collectif	32
6.6.1 Règles spécifiques	32
6.6.2 Durée de vie utile	32
6.6.3 Dépenses admissibles	33
6.7 Garages, terminus et centres administratifs	33
6.7.1 Biens visés	33
6.7.2 Durée de vie utile	34
6.8 Abribus	34
6.8.1 Règles spécifiques	34
6.8.2 Durée de vie utile	34
6.8.3 Dépenses admissibles	35
6.9 Mesures de transport actif	35
6.9.1 Biens admissibles	35
6.9.2 Dépenses admissibles	36
6.10 Réseaux de métro et de trains de banlieue et tout autre système de transport terrestre guidé	37
6.10.1 Spécificités pour les projets d'acquisition de matériel roulant	37
6.10.2 Durée de vie utile	37
6.10.3 Réparations majeures pour prolonger la durée de vie utile	39
6.11 Modifications visant à améliorer, pour les clientèles à mobilité réduite, l'accès au service régulier existant de transport collectif	39
6.11.1 Durée de vie utile	39
7. Versement de l'aide financière	40
7.1 Aide financière versée au comptant	40
7.2 Aide financière versée au service de dette	41
7.2.1 Organismes qui empruntent auprès d'institutions financières privées	42
7.2.2 Organismes qui empruntent auprès de Financement Québec	42
7.3 Autres cas	42
8. Contrôle et reddition de comptes	43
8.1 Rapports ou renseignements à fournir par le bénéficiaire	43
8.2 Audit et évaluation	43
9. Autres dispositions	44
9.1 Obligations légales et réglementaires	44
9.2 Dispositions générales	45
9.3 Droit de refus	45
9.4 Responsabilité	45
9.5 Autres obligations et exigences	46
9.6 Mesures transitoires	46
9.7 Mesure d'exception	47
VOLET B – PROJETS D'ENVERGURE	47
10. Spécificités pour les projets d'envergure	47
10.1 Admissibilité des demandes	47
10.2 Autorisation des projets et modalités de versement	48
10.3 Dépenses admissibles	48
VOLET C – PROJETS MAJEURS	49
11. Spécificités pour les projets majeurs	49
11.1 Autorisation des projets	49
11.2 Dépenses admissibles	49
12. Annexes	50
13. Glossaire	51

1. Description du programme

1.1 Contexte

Le transport collectif étant un élément déterminant de la mobilité durable des personnes et de la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP) permet au gouvernement du Québec d'offrir une aide financière aux organismes de transport collectif en vue de les soutenir dans la réalisation de leurs projets d'immobilisation visant le maintien, l'amélioration ou le développement des réseaux de transport collectif et de transport adapté.

Le PAGTCP existe depuis la fin des années 1970 et a fait l'objet de plusieurs révisions au fil des ans. Depuis le début des années 1990, le volet « immobilisations » a été bonifié de façon importante et est devenu le principal volet du programme. Avec la présente révision, le PAGTCP devient un programme d'aide entièrement consacré au financement des immobilisations en transport collectif. Les volets « aide à l'exploitation » et « autres subventions », qui étaient auparavant inclus dans ce programme, ont été intégrés dans un autre programme d'aide financière.

La nouvelle mouture du PAGTCP permet d'actualiser les modalités d'application du programme antérieur tout en les adaptant aux normes actuelles d'encadrement des programmes d'aide établies par le Conseil du trésor. Le présent programme (modalités d'application 2022-2024) remplacent les dispositions du programme antérieur édictées par le décret numéro 751-2017 du 4 juillet 2017.

Les dispositions du présent programme n'ont pas pour effet de modifier rétroactivement les autorisations déjà accordées ainsi que le montant des aides financières déjà versées ou à verser aux organismes en vertu des anciennes dispositions, sauf si cela est explicitement prévu aux modalités 2022-2024 du présent programme. De plus, dans le cadre des projets de réfection, de rénovation ou de remplacement d'actifs, les dispositions du présent PAGTCP qui déterminent les durées de vie utile de ces actifs prévalent sur celles établies lors de l'acquisition ou de la construction initiale de l'actif subventionné en vertu des dispositions du programme antérieur.

1.2 Raison d'être du programme

Le transport collectif est un service essentiel au développement économique et social des agglomérations urbaines et des régions du Québec parce qu'il facilite les échanges, contribue à soulager la congestion routière et permet à toutes et à tous de participer à la vie de la communauté. Il contribue aussi à la lutte contre les changements climatiques et la pollution de l'air, à la promotion de la santé et à l'adaptation au vieillissement de la population. D'ailleurs, dans le cadre de la pandémie liée à la COVID-19 et de l'état d'urgence sanitaire, le gouvernement du Québec a qualifié le transport collectif de service prioritaire. Le transport collectif joue un rôle primordial dans l'atteinte des objectifs gouvernementaux en matière de mobilité durable, de développement économique, d'électrification des transports, de transition climatique et de réduction des émissions de GES associées au transport des personnes.

Le gouvernement du Québec a fixé la cible de réduction des émissions de GES à 37,5 % sous les niveaux de 1990, à l'horizon 2030. Or, selon les données les plus récentes (2019), le Québec n'a réduit ses émissions de GES que de 2,7 % en comparaison de celles de 1990. Avec le Plan pour une économie verte 2030 (PEV 2030), dévoilé le 16 novembre 2020, le Québec vise notamment à atteindre sa cible de réduction des émissions de GES en maximisant les réductions réalisées sur son territoire. Dans ce contexte, le secteur des transports constitue un domaine d'intervention prioritaire, compte tenu de sa croissance soutenue et de son poids relatif dans le profil énergétique et le bilan des émissions de GES du Québec. En 2019, il était responsable de 43,3 % des émissions de GES. À lui seul, le transport routier représentait 79,4 % des émissions du secteur des transports. Entre 1990 et 2019, les émissions de GES produites par le secteur des transports ont connu un accroissement de 34,6 %, hausse qui atteint 60,1 % pour le transport routier.

En contribuant à l'électrification du parc d'autobus urbains et en appuyant la réalisation de projets structurants de transport collectif électrique, le PAGTCP permet de contribuer à l'atteinte de différents objectifs du PEV 2030 en matière de transport collectif, soit :

- 1.1 – Réduire l'empreinte carbone de chaque mode de transport;
- 1.2 – Transférer les déplacements vers des modes plus sobres en carbone.

Le PAGTCP s'inscrit plus spécifiquement dans le cadre de l'action 1.1.1.4 du Plan de mise en œuvre du PEV 2030 qui vise à appuyer l'électrification du parc d'autobus urbains. Les sommes en provenance du Fonds d'électrification et de changements climatiques (FECC) contribuent au financement du surcoût que représente l'acquisition des autobus à propulsion entièrement électrique. Il contribuera à l'atteinte de la cible visant à ce que 55 % des autobus urbains soient électrifiés d'ici 2030.

Le PAGTCP s'aligne aussi sur les orientations stratégiques de la Politique de mobilité durable (PMD) – 2030 qui consistent à développer une mobilité au service de la population, à plus faible empreinte carbone et à l'appui d'une économie plus forte.

En soutenant financièrement la réalisation des projets d'immobilisations visant le maintien, l'amélioration, le développement ou l'électrification des réseaux de transport collectif, le PAGTCP profitera en premier lieu aux usagers du transport collectif ainsi qu'aux municipalités et organismes qui planifient et exploitent les services de transport collectif. Toutefois, l'amélioration des services de transport collectif et la diminution des émissions de GES résultant de l'électrification du parc d'autobus, ainsi que l'ensemble des bienfaits pouvant en découler, profiteront à la population du Québec en général. Aussi, ultimement, la réalisation de certains projets d'immobilisations en transport collectif qui contribuent à l'augmentation de la mobilité, à la réduction des temps de déplacements ou à la réduction de la congestion routière pourra bénéficier aux usagers de la route et aux entreprises.

1.3 Cadre législatif et réglementaire

Le pouvoir du ministre des Transports du Québec (ci-après « le ministre ») d'octroyer des aides financières pour le transport collectif lui est conféré par l'article 3 et le premier alinéa de l'article 4 de la *Loi sur les transports* (RLRQ, c. T-12).

Les responsabilités en transport collectif des organismes admissibles au programme leur sont conférées par la section V.3, « Service municipal de transport en commun » (articles 48.18 à 48.38), de la *Loi sur les transports* ou par leur loi constitutive respective, soit :

- la *Loi sur les sociétés de transport en commun* (RLRQ, c. S-30.01);
- la *Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain* (RLRQ, c. A-33.3);
- la *Loi sur le Réseau de transport métropolitain* (RLRQ, c. R-25.01).

La *Loi sur les infrastructures publiques* (RLRQ, c. I-8.3) établit des règles de gouvernance en matière de planification des investissements publics de même qu'en matière de gestion des infrastructures publiques. En vertu de cette loi, certains projets d'investissements en infrastructures publiques peuvent être considérés comme des projets majeurs et être soumis à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique (ci-après nommée « la Directive »), qui impose des exigences particulières relativement à l'autorisation et à la gestion de projet.

Cette loi institue le Plan québécois des infrastructures (PQI). Ce plan, présenté annuellement par le Conseil du trésor au gouvernement du Québec, regroupe tous les investissements publics en matière d'infrastructures prévus sur 10 années.

En complément du PQI, le Conseil du trésor approuve annuellement un plan des investissements en transport en commun (PITC) couvrant une période de cinq ans.

Tous les projets financés par le gouvernement du Québec dans le cadre du présent programme doivent figurer au PQI ou au PITC.

1.4 Autres programmes d'aide aux immobilisations en transport collectif

Outre le PAGTCP, les autres programmes d'aide financière¹ permettant de soutenir des projets d'immobilisations en transport collectif sont :

- le Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL) et du ministre des Transports du Québec, en vigueur jusqu'au 31 mars 2024;

¹ À noter que le Programme d'aide financière du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun (PAFFITC) est également en vigueur, mais tous les projets dont le financement est assuré par ce programme sont déjà approuvés. Aucun nouveau projet ne peut être financé dans ce programme.

- le Programme d'aide gouvernementale aux infrastructures de transport collectif (PAGITC), en vigueur jusqu'au 31 mars 2028.

2. Objectifs, durée et volets du programme

2.1 Objectifs poursuivis

Le PAGTCP soutient financièrement les organismes de transport collectif dans la réalisation de leurs projets d'immobilisations. L'objectif général du programme est de préserver, d'améliorer et de développer les réseaux de transports collectifs. Les objectifs spécifiques du PAGTCP pour la période 2022-2024 sont les suivants :

- Améliorer l'état des actifs, par :
 - un rajeunissement de l'âge moyen du parc d'autobus;
 - une amélioration de l'indice d'état gouvernemental des infrastructures des sociétés de transport en commun (une augmentation du pourcentage des actifs en bon état).
- Contribuer à l'électrification du transport collectif et à la réduction des émissions de GES en découlant, par :
 - une augmentation du nombre d'autobus à propulsion entièrement électrique;
 - une augmentation de la part d'autobus à propulsion entièrement électrique dans le parc d'autobus québécois;
 - une augmentation du nombre de kilomètres de réseaux de métro et de trains ou de tout autre système de transport terrestre guidé électrique.
- Contribuer à l'augmentation de l'offre de services de transport collectif, par :
 - une augmentation du nombre de voitures de métro, de train de banlieue ou de tout autre système de transport terrestre guidé et du nombre de places qui leur sont réservées dans les centres d'entretien;
 - une augmentation du nombre de kilomètres couvert par les réseaux de transport collectif.
- Améliorer l'attractivité du transport collectif, par :
 - une augmentation du nombre de kilomètres de voies réservées ou de toute autre mesure préférentielle pour les autobus;
 - une augmentation du nombre de projets visant l'implantation ou le développement de systèmes intelligents de transport, de biens à caractère technologique ou de toutes autres mesures destinées à faciliter l'utilisation du transport collectif par les usagers.
- Favoriser l'intermodalité, par :
 - une augmentation du nombre de stationnements incitatifs ou du nombre de places dans ces stationnements;
 - une augmentation du nombre de vélostations;
 - une augmentation du nombre de supports à vélos.

- Améliorer l'accessibilité des réseaux de transport collectif réguliers aux personnes handicapées et à mobilité réduite, par :
 - une augmentation du nombre de stations de métro et de trains de banlieue accessibles à ces clientèles;
 - une augmentation du nombre de véhicules accessibles à ces clientèles (autobus et voitures de métro ou de train).

2.2 Durée du programme

Le PAGTCP entre en vigueur à compter de sa date d'approbation par le Conseil du trésor et se termine le 31 mars 2024. La réalisation des projets autorisés pendant la durée du programme peut se prolonger au-delà de cette date.

2.3 Volets du programme

Le PAGTCP comprend trois volets, soit :

- **Volet A** : Projets réguliers (projets d'acquisition d'autobus et projets dont le coût total² est inférieur à 50 000 000 \$ qui ne sont pas des projets majeurs définis au volet C);
- **Volet B** : Projets d'envergure (projets dont le coût total² est de 50 000 000 \$ et plus qui ne sont pas des projets majeurs définis au volet C ni des projets d'acquisition d'autobus);
- **Volet C** : Projets majeurs (projets dont le processus d'autorisation est soumis à la Directive ou à toutes autres exigences du Conseil du trésor).

VOLET A : PROJETS RÉGULIERS

Les Projets réguliers dans le cadre du PAGTCP sont des projets d'acquisition d'autobus ou des projets dont le coût total est inférieur à 50 000 000 \$ qui ne sont pas soumis à la Directive, ni à aucune exigence particulière du Conseil du trésor.

Les dispositions contenues dans le volet A s'appliquent aussi aux volets B et C du programme. Lorsque des précisions sont nécessaires, elles sont décrites spécifiquement dans chaque volet.

² Le coût total d'un projet correspond à l'ensemble des coûts nécessaires à sa planification et à sa réalisation, quelque soit le programme d'aide par lequel son financement est assuré.

3. Admissibilité des demandes

3.1 Organismes admissibles au programme

Les organismes admissibles à recevoir une aide financière dans le cadre des trois volets du PAGTCP sont :

- les sociétés de transport en commun instituées en vertu de la *Loi sur les sociétés de transport en commun*;
- l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM);
- le Réseau de transport métropolitain, désigné ci-après sous le nom « exo »;
- les organismes municipaux et intermunicipaux de transport (OMIT), qui incluent les municipalités, les municipalités régionales de comté (MRC) ayant déclaré leur compétence en transport collectif des personnes, les régies municipales et intermunicipales de transport et les regroupements de municipalités qui organisent des services municipaux de transport collectif urbain et régional et qui contribuent à leur financement.

L'ARTM, exo et les sociétés de transport en commun sont admissibles à toutes les catégories d'aide financière prévues au PAGTCP (section 3.3 « Projets admissibles »).

Les OMIT, pour leur part, sont admissibles à certaines catégories d'actifs. Plus précisément, ces organismes ne sont pas admissibles aux catégories d'actifs suivantes : les autobus, les garages, les centres d'entretien, les mesures préférentielles aux autobus ainsi que les réseaux de métro et, de trains de banlieue et tout autre système de transport terrestre guidé.

3.2 Organismes non admissibles au programme

N'est pas admissible à participer au programme un organisme qui a, au cours des deux années précédant la demande d'aide financière, fait défaut de respecter ses obligations après avoir été dûment mis en demeure en lien avec l'attribution d'une aide financière antérieure par le ministre.

3.3 Projets admissibles

Les projets admissibles à recevoir l'aide financière concernent les différentes immobilisations nécessaires à l'exploitation des réseaux de transport collectif et de transport adapté. Plus précisément, les projets admissibles concernent les différentes catégories d'actifs suivantes :

- le matériel roulant, les équipements et les infrastructures de métro, de train de banlieue ou de tout autre système de transport terrestre guidé;
- les autobus à propulsion entièrement électrique;
- les véhicules de service;
- les garages et les centres d'entretien;
- les terminus et les aires d'attente ou de recharge;

- les centres administratifs;
- les stationnements d'incitation;
- les abribus;
- les supports à vélos, les vélostations et les infrastructures de transport actif améliorant l'accès aux réseaux de transport collectif;
- les mesures préférentielles pour autobus;
- les biens présentant un caractère technologique;
- les terrains;
- les mesures permettant d'améliorer l'accessibilité des clientèles à mobilité réduite aux actifs existants de transport collectif.

L'acquisition de terrains en vue de la réalisation d'un projet admissible, y compris les démarches relatives aux droits superficiaires, aux droits d'accès, aux emprises ou aux servitudes et, le cas échéant, les travaux de préparation du site, peut constituer un projet autoportant admissible pouvant faire l'objet d'une demande spécifique d'aide financière.

De même, dans le cas d'un projet financé par plus d'un programme d'aide aux immobilisations, les études et autres dépenses (par exemple les frais de gestion reliés à un achat groupé d'autobus) dont le financement est prévu dans le PAGTCP peuvent constituer un projet admissible pouvant faire l'objet d'une demande spécifique d'aide financière.

3.4 Conditions d'admissibilité des projets

Chaque projet soumis par un organisme admissible pour obtenir une aide financière dans le cadre du PAGTCP doit satisfaire à toutes les conditions suivantes :

- avoir été soumis au ministre au plus tard le 30 septembre 2023;
- être utilisé pour exploiter un service de transport collectif ou de transport adapté;
- prévoir des mesures d'accessibilité universelle et sans obstacle pour les personnes handicapées et à mobilité réduite, sauf s'il est démontré de façon probante que les conditions d'exploitation ne le permettent pas ou ne le justifient pas;
- être inscrit au plan d'immobilisations de l'organisme ou, pour les organismes qui n'ont pas de plan d'immobilisations, obtenir une résolution du conseil d'administration de l'organisme approuvant le projet et confirmant la participation de l'organisme à son financement;
- être inscrit au PQI ou au PITC dûment approuvé par le Conseil du trésor;
- s'inscrire dans le cadre des orientations du PEV 2030 et de la PMD;
- avoir reçu, pour un projet situé dans la région de Montréal, l'aval officiel de l'ARTM confirmé par l'analyse de cohérence réalisée par cette dernière.

Dans le cas des projets d'acquisition d'autobus, de locomotives ou de voitures de métro ou de train, le contenu de l'appel d'offres doit exiger un contenu canadien de 25 % incluant l'assemblage final au Canada. Le

gouvernement peut, aux conditions qu'il détermine, dispenser un organisme de ces obligations, si ce dernier fait une démonstration probante que ces obligations entraînent un risque réel d'absence de soumission.

L'organisme admissible doit également confirmer que le projet soumis est conforme aux plans de mobilité et à la réglementation en matière d'aménagement en vigueur sur le territoire. Si ce n'est pas le cas au moment du dépôt de la demande d'aide financière, il doit indiquer les démarches prévues pour s'assurer que le projet sera conforme au moment de sa réalisation.

3.5 Projets non admissibles

Les projets suivants ne sont pas admissibles à recevoir une aide financière :

- les projets visant l'entretien courant et périodique du matériel roulant, des équipements et des infrastructures de transport collectif et de transport adapté;
- les projets d'acquisition d'autobus à moteur thermique ;
- les projets d'acquisition de véhicules de service à moteur thermique, sauf si une démonstration probante d'absence de marché pour des véhicules à propulsion entièrement électrique est déposée ;
- les projets visant le transport interurbain.

4. Autorisation des projets

4.1 Processus d'autorisation des projets

Pour bénéficier d'une aide financière dans le cadre du PAGTCP tous les projets doivent être autorisés par le ministre. Le processus d'autorisation d'un projet³ s'effectue selon les étapes suivantes :

Autorisation préliminaire

1. L'organisme admissible doit d'abord acheminer une demande d'autorisation préliminaire qui consiste à inscrire un projet au PITC du ministère des Transports du Québec (ci-après « le Ministère ») pour s'assurer que les sommes nécessaires à l'autorisation finale d'un projet admissible sont disponibles.
 - La demande doit être accompagnée d'une fiche présentant une justification du projet, une description du projet et des travaux envisagés, une répartition annuelle des coûts et un échéancier de réalisation.

³ À noter que pour les projets d'acquisition d'autobus et de matériel roulant (locomotives et voitures de train ou de métro), des dispositions spécifiques sont établies aux sections 6.1, « Autobus », et 6.10, « Réseau de métro et de trains de banlieue et tout autre système de transport terrestre guidé ».

- Les informations fournies doivent permettre de statuer sur l'admissibilité du projet au PAGTCP afin que son inscription soit recommandée au PITC.
 - Si ce n'est pas le cas, l'organisme sera informé que son projet ne sera pas recommandé pour inscription au PITC.
2. À la suite de l'approbation du PITC par le Conseil du trésor, le ministre informe par écrit l'organisme de l'inscription du projet au PITC du Ministère. Cette confirmation constitue l'autorisation préliminaire du projet. Elle atteste de l'admissibilité du projet au PAGTCP et de la réservation des sommes pour contribuer à son financement.
- Aucun versement ne peut être effectué à cette étape du processus d'autorisation.
 - Les dépenses réalisées pour des travaux de construction ou d'installation de biens admissibles avant l'autorisation préliminaire du projet ne sont pas admissibles à l'aide financière.

Autorisation finale

3. L'organisme admissible dépose ensuite une demande d'aide financière pour chaque projet dont le financement est admissible au PAGTCP et pour lequel des sommes sont réservées. Un formulaire de demande d'aide financière est disponible sur le site Web du Ministère.
- Les demandes doivent être accompagnées de tous les documents de soutien requis pour procéder à leur analyse complète et déterminer, le cas échéant, le montant maximal des dépenses admissibles à l'aide financière.
 - La section 4.2, « Présentation d'une demande d'aide financière », énumère les différents types de documents pouvant être requis.
 - Les demandes doivent être transmises, par courriel, à l'adresse indiquée sur le site Web du Ministère.
4. La demande d'aide financière est analysée par le ministre en fonction des modalités du PAGTCP. Tous les projets doivent respecter les diverses conditions énoncées à la section 3.4, « Conditions d'admissibilité des projets ». Le cas échéant, les projets doivent également respecter toute décision émise par le Conseil des ministres ou le Conseil du trésor dans le cadre du suivi d'un projet majeur.
- Si l'analyse est concluante, le ministre informe par écrit l'organisme admissible de l'autorisation finale de son projet et du montant maximal de l'aide financière qui est accordé pour sa réalisation.
 - Dans le cas contraire, l'organisme est informé du refus de son projet.
5. Lorsque l'autorisation finale d'un projet est confirmée par le ministre, l'organisme bénéficiaire de l'aide financière accordée doit prendre l'engagement envers le ministre (ci-après « l'engagement »), selon la forme que ce dernier prescrit, de respecter les conditions du programme et les obligations en découlant.
6. Le versement de l'aide financière s'effectue à la suite de l'autorisation finale du projet et de la signature de l'engagement conformément aux dispositions du programme établies à la section 7, « Versement de l'aide financière ».
7. Le suivi du projet et la reddition de comptes s'effectuent conformément aux exigences du programme exposées à la section 8, « Contrôle et reddition de comptes », ou conformément aux exigences prévues

à l'engagement et, le cas échéant, en conformité avec la Directive ou toutes autres exigences gouvernementales.

4.2 Présentation d'une demande d'aide financière

Les demandes d'aide financière doivent être transmises, par courriel, à l'adresse indiquée sur le site Web du Ministère et être accompagnées de documents justificatifs regroupant les informations pertinentes à l'analyse du projet et démontrant que le projet est conforme aux conditions énoncées à la section 3.4, « Conditions d'admissibilité des projets ».

La liste des documents justificatifs à transmettre varie en fonction de la nature et de l'ampleur du projet. Le ministre peut exiger tout autre document justificatif que ceux énumérés à la liste qui suit, ou toutes études ou analyses supplémentaires qu'il juge nécessaires pour l'analyse d'un projet.

La liste des documents justificatifs à transmettre comprend les renseignements suivants :

- un extrait du plan des immobilisations de l'organisme confirmant l'inscription du projet ou une résolution du Conseil d'administration de l'organisme autorisant le projet et son financement;
- une analyse de cohérence préparée par l'ARTM pour les projets réalisés dans la région de Montréal;
- une mise en contexte et une description de la problématique exprimée à l'appui du projet envisagé;
- une analyse des besoins actuels et prévisibles;
- les objectifs du projet;
- une description et une analyse des différents scénarios possibles pour répondre aux besoins, y compris :
 - une présentation de la méthodologie d'évaluation des scénarios;
 - une analyse des avantages et des inconvénients des différents scénarios envisagés;
 - une description détaillée du scénario retenu, de la portée du projet et des travaux à réaliser;
- un plan conceptuel ou un dessin illustrant le projet;
- le cahier des charges et les plans et devis si requis pour l'analyse du projet;
- un échéancier de l'appel d'offres et de la réalisation des travaux et, s'il y a lieu, les résultats de l'appel d'offres;
- le mode envisagé pour la réalisation et la surveillance des travaux;
- une ventilation détaillée des coûts qui permet de statuer sur l'admissibilité des dépenses;
- la stratégie de financement envisagée;
- la structure de gouvernance;
- une analyse des risques du projet;
- une analyse des bénéfices et des coûts pour les projets suivants :
 - implantation, prolongement ou développement des réseaux de métro et de trains de banlieue et de tout autre mode de transport terrestre guidé,
 - construction d'un stationnement d'incitation en structure (étagé ou souterrain),

- implantation, amélioration et prolongement de mesures préférentielles pour les autobus dont le montant des dépenses totales est supérieur à 10 000 000 \$,
- achat et installation de biens présentant un caractère technologique dont le montant des dépenses totales est supérieur à 10 000 000 \$;
- une analyse de rentabilité financière pour les projets suivants :
 - remplacement, réfection ou réparations majeures effectuées en vue de prolonger la vie utile des locomotives et des voitures de métro et de trains de banlieue,
 - remplacement de batteries d'un autobus urbain hybride ou électrique,
 - achat et installation de biens présentant un caractère technologique dont le montant des dépenses totales est supérieur à 1 000 000 \$,
 - implantation, amélioration et prolongement des mesures préférentielles pour les autobus dont le montant des dépenses totales est inférieur ou égal à 10 000 000 \$, mais supérieur à 1 000 000 \$.

4.3 Conditions à respecter après l'autorisation du projet

Les conditions à respecter à la suite de l'autorisation finale d'un projet sont les suivantes :

- Au moment de la réalisation d'un projet bénéficiant d'une aide financière dans le cadre du présent programme, l'organisme bénéficiaire doit, conformément aux mesures de visibilité convenues avec le ministre, informer adéquatement le public de la contribution gouvernementale au projet d'immobilisations (panneaux, enseignes, communiqués de presse ou dépliants).
- Lorsque la réalisation du projet est terminée et avant la réalisation de l'audit final des dépenses admissibles, l'organisme bénéficiaire doit produire un certificat de conformité du projet. Ce certificat doit attester que le projet réalisé est conforme au projet autorisé par le ministre en tenant compte, le cas échéant, des modifications autorisées au projet. Dans le cas des projets concernant plus spécifiquement des acquisitions de biens, le certificat de conformité devra faire état des quantités réellement acquises par rapport aux quantités autorisées et, le cas échéant, du produit de la disposition des biens remplacés.
- L'organisme bénéficiaire doit procéder à toutes les redditions de comptes et à tous les suivis exigés par la section 8, « Contrôle et reddition de comptes », ou, le cas échéant, l'engagement.

4.4 Modification d'un projet autorisé

L'organisme bénéficiaire doit informer promptement le ministre de tout changement ayant une incidence sur un projet déjà autorisé, que ce soit par rapport à sa portée, à son emplacement, à ses coûts, à son échéancier ou à tout autre paramètre mentionné dans sa description, tel qu'il a été autorisé.

Afin que les modifications apportées à un projet autorisé soient admissibles à l'aide financière, une nouvelle autorisation du ministre est requise dans les cas suivants :

- Les changements apportés ont pour effet d'augmenter le coût total du projet ou le montant maximal de l'aide financière accordée.

- Les changements apportés n'ont pas pour effet d'augmenter les coûts, mais ils modifient de façon importante les paramètres du projet autorisé (réduction significative de l'envergure, des quantités ou de la capacité, ou modifications majeures au concept du projet).

Les autres changements apportés à un projet autorisé doivent être acceptés par l'unité administrative responsable de l'autorisation du projet pour être admissibles à l'aide financière, par exemple, dans les cas suivants :

- Les modifications apportées n'augmentent pas les coûts ni le montant maximal de l'aide financière accordée, et elles n'ont pas de répercussions significatives sur le concept ou la portée du projet.
- Les changements apportés permettent une augmentation des quantités autorisées sans augmenter les coûts du projet ou le montant maximal de l'aide financière accordée.

Le cas échéant, une modification à l'engagement pris en vertu du point 5 de la section 4.1, « Processus d'autorisation des projets », devra être effectuée.

5. Octroi de l'aide financière

5.1 Principes généraux

L'aide financière accordée est versée au bénéficiaire sous réserve des sommes disponibles. Tout engagement financier dans le cadre du présent programme est conditionnel à la disponibilité des fonds affectés à sa mise en œuvre.

L'admissibilité d'un organisme aux modalités d'application du PAGTCP n'accorde aucune garantie de financement par le ministre ni aucune obligation pour celui-ci.

5.2 Taux d'aide financière

Les OMIT, n'étant pas admissibles au PAGITC, bénéficient, dans le cadre du PAGTCP, d'un taux d'aide financière unique bonifié à 90 % des dépenses admissibles, sauf pour les véhicules de service à moteur thermique. Le taux d'aide financière pour ces véhicules est de 50 %, et l'organisme doit déposer une démonstration probante d'absence de marché pour des véhicules à propulsion entièrement électrique pour que ces véhicules soient admissibles à l'aide financière.

Pour l'ARTM, exo et les sociétés de transport en commun, le taux d'aide financière varie entre 50 % et 100 % des dépenses admissibles selon le type d'immobilisation, la finalité du projet ou le type de motorisation en ce qui a trait aux véhicules de service.

Plus précisément, les taux d'aide financière sont de :

- **100 %** des dépenses admissibles pour les projets suivants :
 - aménagement ou développement des réseaux de métro et de trains de banlieue ou de tout autre mode de transport terrestre guidé, comprenant l'ajout de nouvelles stations ou de nouvelles lignes, le prolongement des systèmes existants ou l'électrification d'une ligne de train de banlieue. Les coûts de ces projets concernent l'ajout d'infrastructures, d'équipements et de matériel roulant sur rail,
 - aménagement ou prolongement de systèmes rapides par bus (SRB). Les coûts de ces projets concernent l'ajout d'infrastructures et d'équipements, mais excluent les dépenses associées au matériel roulant;
- **95 %** des dépenses admissibles pour les projets suivants :
 - projets d'acquisition (ajout ou remplacement) d'autobus à propulsion entièrement électrique;
- **85 %** des dépenses admissibles pour les projets suivants :
 - projets d'acquisition (ajout ou remplacement) de véhicules de service à propulsion entièrement électrique,
 - autres projets liés à l'électrification des réseaux d'autobus nécessaires à l'exploitation des services de transport collectif ou de transport adapté. Ces projets comprennent la construction de nouveaux garages ou centres d'entretien électrique, ainsi que les adaptations ou modifications requises aux infrastructures et équipements existants,
 - projets visant des modifications aux terminus, aux stationnements d'incitation ainsi qu'aux stations, aux gares et aux voitures de métro ou de train de banlieue en vue d'améliorer l'accès des clientèles à mobilité réduite au réseau de transport collectif,
 - projets visant le maintien ou l'amélioration des actifs existants des réseaux de métro et de trains de banlieue (matériel roulant, équipements et infrastructures),
 - projets visant le maintien ou l'amélioration des infrastructures et équipements requis pour l'exploitation des stationnements d'incitation, des terminus, des aires d'attente, des garages ou des centres d'entretien existants;
- **75 %** des dépenses admissibles pour les projets suivants :
 - projets concernant des biens à caractère technologique ou des systèmes de transports intelligents,
 - projets concernant des centres administratifs,
 - projets visant l'aménagement ou l'agrandissement de stationnements d'incitation, de terminus, d'aires d'attente, de garages ou de centres d'entretien existants et qui ne sont pas liés à l'électrification des réseaux de transport,
 - projets visant l'aménagement de mesures préférentielles pour les autobus et qui ne sont pas admissibles au taux bonifié provisoirement à 100 % (voir les sections 9.6, « Mesures transitoires », et 9.7, « Mesures d'exception »),
 - projets concernant les abribus, les supports à vélos, les vélostations et les autres infrastructures de transport actif favorisant l'accès aux réseaux de transport collectif;

- **50 %** des dépenses admissibles pour projets suivants :
 - acquisition (ajout ou remplacement) de véhicules de service à moteur thermique. Une démonstration probante de la non-disponibilité ou de l'absence de marché pour des véhicules à propulsion entièrement électrique devra être déposée par le bénéficiaire et acceptée par le ministre pour que le projet soit admissible,
 - réparations majeures visant à prolonger la durée de vie utile des autobus non électriques.

Un seul taux d'aide financière est applicable pour un projet donné. Le taux est déterminé selon la principale composante du projet. Aussi, lorsqu'un projet vise uniquement l'acquisition de terrains ou la réalisation d'études, le taux d'aide financière applicable est le même que celui déterminé pour l'actif auquel il renvoie. L'annexe A présente une synthèse des taux d'aide financière par type d'immobilisation et par type d'organisme.

5.3 Règles de cumul

Différents programmes d'aide aux immobilisations sont administrés par le ministre comme indiqué à la section 1.4, « Autres programmes d'aide aux immobilisations en transport collectif ». Lorsqu'un projet est financé par plus d'un programme, le montant total des dépenses financées par les autres programmes est déduit des dépenses totales et le solde résiduel devient le montant maximal pris en compte pour établir les dépenses admissibles à l'aide financière dans le PAGTCP. Le cumul des aides financières reçues directement ou indirectement des ministères et organismes des gouvernements du Canada ou du Québec, ainsi que des entités municipales⁴ qui ne sont pas directement bénéficiaires du programme, ne peut pas excéder 100 % du total des dépenses admissibles directement liées au projet.

Par ailleurs, si d'autres partenaires privés participent au financement d'un projet, le montant de leur contribution est également déduit des dépenses totales et le solde résiduel devient le montant maximal pris en compte pour établir les dépenses admissibles à l'aide financière.

L'actif visé au paragraphe 1° du premier alinéa de l'article 89 de la *Loi instituant le Gouvernement régional d'Eeyou Istchee Baie-James* (RLRQ, c. G 1.04) n'est pas considéré dans les règles de cumul.

5.4 Dépenses admissibles

Sur la base des dépenses admissibles au programme qui sont listées ci-après, le ministre établit, lors de l'autorisation finale du projet, un montant maximal admissible à l'aide financière pour chaque projet autorisé. Les coûts détaillés admissibles par poste budgétaire peuvent varier entre les coûts planifiés au moment de l'autorisation du projet et les coûts finaux établis après sa réalisation, en autant que le coût maximal autorisé et, le cas échéant, les différents plafonds prévus au programme soient respectés.

⁴ Aux fins des règles de cumul des aides financières publiques, le terme « entités municipales » renvoie aux organismes municipaux compris à l'article 5 de la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels* (RLRQ, c. A-2.1).

Les dépenses admissibles nécessaires à la réalisation d'activités de planification et de préparation d'un projet, celles requises pour la préparation des documents justificatifs exigés à la section 4.2 « Présentation d'une demande d'aide financière », ainsi que celles liées à l'acquisition de terrains, qui font partie d'un projet autorisé par la suite par le ministre, sont admissibles à l'aide financière sans égard à la date à laquelle elles ont été engagées ou payées par le bénéficiaire.

Les dépenses engagées et autorisées dans le cadre d'un projet d'immobilisation doivent être comptabilisées selon les normes comptables canadiennes pour le secteur public. Toutefois, une dépense spécifiquement prévue au PAGTCP, qui est non capitalisable en vertu des normes de comptabilisation applicables à l'organisme, peut tout de même être reconnue admissible à l'aide financière.

Le montant de la dépense admissible ne peut excéder le montant net payé par le bénéficiaire. Ainsi, le cas échéant, les remboursements de taxes de même que le produit de la disposition d'un actif remplacé s'il y a lieu sont soustraits des dépenses totales pour établir le montant maximal admissible à l'aide financière. Si ces montants ne sont pas connus au moment de l'autorisation du projet, ils seront considérés au moment de l'audit.

Lorsqu'un organisme bénéficie d'une aide financière pour la réalisation d'un projet et qu'il confie la réalisation de celui-ci à un autre organisme, les dépenses engagées et réalisées par l'organisme bénéficiaire et par l'organisme mandataire peuvent être admissibles à l'aide financière. Les diverses conditions prévues au PAGTCP, y compris celles relatives à la conservation des documents, s'appliquent aux deux organismes.

Les dépenses admissibles comprennent tous les coûts nécessaires à la planification, à la réalisation et à la mise en œuvre d'un projet admissible, à l'exception de ceux décrits à la section 5.6, « Dépenses non admissibles ».

Plus précisément, les dépenses admissibles à l'aide financière sont les suivantes :

- les coûts liés à la réalisation d'études nécessaires à la planification et à la réalisation d'un projet admissible;
- les honoraires professionnels et les frais juridiques, à l'exclusion de ceux engendrés dans le cadre de toute action, réclamation ou demande en justice pouvant découler directement ou indirectement de la réalisation du projet;
- les dépenses associées à la préparation des plans et devis, à l'ingénierie et à la surveillance des travaux;
- les coûts de construction et d'approvisionnement nécessaires à la réalisation d'un projet admissible, y compris ceux requis pour satisfaire les exigences générales de chantier, ceux requis pour réaliser la préparation des sites et les frais connexes;
- les dépenses nécessaires à l'électrification des réseaux, comprenant l'acquisition du matériel roulant, un remplacement de batterie au cours de la vie utile d'un autobus hybride ou électrique, l'achat ou la fabrication d'outillage spécialisé, ainsi que les acquisitions, les modifications et les ajouts nécessaires aux installations et aux infrastructures, à l'exclusion des bornes de recharge destinées à l'usage de la clientèle ou du personnel;

- les coûts liés à l'achat et à l'installation ou au remplacement d'équipements, de systèmes et de dispositifs requis pour la réalisation et la mise en œuvre d'un projet admissible;
- les coûts d'achat de pièces de rechange lors de l'acquisition d'un actif subventionné en vue d'établir un inventaire minimal de pièces pour assurer le maintien des opérations lors d'un bris d'équipement. L'inventaire minimal de pièces se détermine en fonction des temps de livraison, de la disponibilité du matériel sur le marché ainsi que du parc de rechange du réseau existant;
- les coûts d'acquisition d'outils manuels ou portatifs qui sont spécifiquement requis pour la réalisation du projet et qui ne sont pas utilisés pour l'entretien courant et périodique;
- les frais d'acquisition et d'installation du mobilier urbain ainsi que les coûts des aménagements paysagers intégrés dans un projet admissible;
- les dépenses relatives à la location de terrain ou aux permissions d'occupation et, à la location d'immeuble et celles relatives à la location de véhicules, d'équipements ou autres installations, si elles sont spécifiquement requises pendant la réalisation des travaux;
- les dépenses nécessaires aux travaux de réfection ou de construction d'infrastructures routières requises aux seules fins d'exploitation d'un projet admissible (par exemple : l'aménagement d'une voie réservée ou de mesures préférentielles pour les autobus);
- les coûts pour les mesures de compensation requises en vertu du [Règlement sur la compensation pour l'atteinte aux milieux humides et hydriques \(RLRQ, c. Q-2, r. 09.1\)](#);
- les dépenses associées à la mise en place de mesures d'atténuation pour limiter les impacts causés par la réalisation des travaux sur l'exploitation des services;
- les frais d'acquisition et d'installation de l'éclairage et de la signalisation requise, s'il y a lieu;
- les dépenses liées à l'achat de terrains appartenant au bénéficiaire, y compris le cas échéant, les coûts liés à l'expropriation, les droits d'accès, les emprises, les droits superficiaires et les servitudes. Lorsque le coût d'acquisition du terrain excède le coût de l'évaluation municipale, l'organisme devra présenter une estimation faite par un évaluateur agréé pour justifier le dépassement;
- les dépenses associées à l'achat, à la réfection et à l'agrandissement de bâtiments;
- les coûts des travaux, des dispositifs et des équipements requis pour faciliter l'accès et la sortie des véhicules et du matériel roulant;
- les coûts liés aux activités de communication directement associées au projet et prévus à l'engagement;
- les coûts des mesures de transport actif permettant de relier les usagers aux réseaux de transport collectif;
- les coûts d'acquisition d'œuvres d'art installées dans un terminus ou un centre administratif et reconnus admissibles par la Politique d'intégration des arts à l'architecture et à l'environnement des bâtiments et des sites gouvernementaux et publics (décret n° 955-96 du 7 août 1996). Le calcul des montants admissibles affectés aux œuvres d'art est le même que celui établi dans cette politique;
- les dépenses en régie détaillées à la section 5.5, « Admissibilité des dépenses en régie »;
- les frais de déplacement du personnel pour les déplacements effectués à l'extérieur du territoire de l'organisme, ou du territoire de l'ARTM pour les organismes de la région de Montréal, qui sont nécessaires au suivi d'un contrat et qui sont clairement indiqués dans l'engagement. Ces frais doivent respecter les barèmes en vigueur au gouvernement du Québec;
- les coûts de l'audit des dépenses admissibles et d'évaluation exigés par le ministre;

- les frais de contingences et une provision pour risques lorsque nécessaire;
- les taxes applicables, moins les remboursements auxquels l'organisme de transport a droit (taxes nettes);
- pour les projets dont l'aide financière est versée sur service de la dette, les frais d'intérêt à court terme engagés avant le financement à long terme et les frais d'émissions d'obligations. Les frais de refinancement, soit les frais d'émission d'obligations et d'échange de coupons d'obligations engagées lors du refinancement, sont également admissibles.

5.5 Admissibilité des dépenses en régie

Aux fins d'application des modalités du PAGTCP, les dépenses en régie correspondent aux coûts de main-d'œuvre réalisés par le personnel à l'emploi du bénéficiaire, par celui à l'emploi d'un organisme spécifié à la section 3.1, « Organismes admissibles au programme » ou par celui de tout autre organisme municipal mandaté par un bénéficiaire pour effectuer certains travaux ou activités admissibles à l'aide financière.

Les dépenses admissibles sont limitées au coût du personnel qui réalise les activités ou travaux admissibles et, dans le cas des travaux de construction ou d'installation d'équipements, à celui affecté à sa supervision immédiate.

Les coûts admissibles correspondent aux taux horaires moyens de base, à taux simple, prévus dans les conventions collectives ou les conditions d'emploi, auxquels s'ajoute une majoration pour les divers frais assumés par l'employeur (par exemple, les avantages sociaux et les cotisations aux régimes étatiques). Les taux horaires peuvent être pondérés par catégorie d'emploi et en fonction de l'ancienneté du personnel de l'organisme.

L'utilisation de taux moyens d'ordre interne établis par le bénéficiaire et validés annuellement par ses auditeurs est acceptée pour déterminer les dépenses admissibles. À défaut de pouvoir déterminer de tels taux moyens d'ordre interne, la majoration maximale applicable est de 75 %. Les coûts admissibles ne doivent pas excéder les coûts réels déboursés par l'organisme qui réalise les travaux ou les activités.

Pour les dépenses effectuées en régie, l'organisme doit tenir une comptabilité séparée permettant d'établir les dépenses admissibles. Il devra aussi fournir la liste et les mandats de travail du personnel affecté à la réalisation du projet admissible et fournir la ventilation des heures, des corps d'emploi et des taux salariaux moyens utilisés.

Les catégories de dépenses en régie admissibles sont limitées à celles requises pour la réalisation des activités ou travaux mentionnés ci-dessous et leur supervision immédiate :

- l'installation d'équipements et de dispositifs sur des biens admissibles appartenant à l'organisme;
- les activités liées à la programmation, aux tests et à l'implantation d'un bien à caractère technologique admissible;
- la réalisation des plans et devis pour des projets concernant le réseau de métro;

- les travaux réalisés dans le réseau de métro;
- les activités liées à l'audit des dépenses admissibles qui sont réalisées par l'auditeur interne de l'organisme, s'il relève de son conseil d'administration.

Les dépenses effectuées en régie pour l'installation d'équipements et de dispositifs sur des biens admissibles appartenant à l'organisme ou pour les activités liées à la programmation, aux tests et à l'implantation d'un bien à caractère technologique sont admissibles à l'aide financière seulement dans les cas suivants :

- Les travaux ou activités ne peuvent être réalisés à l'externe pour des raisons d'obligation imposée par une loi, telle la *Loi sur les relations de travail, la formation professionnelle et la gestion de la main-d'œuvre dans l'industrie de la construction* (RLRQ, c. R-20).
- La réalisation des travaux ou activités nécessite une expertise spécialisée que l'on ne trouve pas à l'externe.
- La réalisation des travaux ou activités ne peut être confiée à l'externe pour des raisons de sécurité et de confidentialité.
- Les contraintes d'exploitation rendent difficile l'utilisation de ressources externes, entraînant ainsi des problèmes de coordination majeurs.

5.6 Dépenses non admissibles

L'aide gouvernementale ne couvre pas les dépenses suivantes :

- les coûts de construction et les coûts d'installation de biens admissibles réalisés avant d'avoir obtenu l'autorisation préliminaire du projet;
- les dépenses assimilables à l'entretien normal pour assurer la bonne conservation des actifs jusqu'à la fin de leur vie utile, telle qu'elle est définie à la section 6, « Règles spécifiques par type d'immobilisation »;
- les coûts de décontamination découlant de l'exploitation des services de transport collectif;
- les frais engagés pour les garanties prolongées;
- les coûts de main-d'œuvre en régie pour la formation du personnel;
- les dépenses engagées pour des projets annulés;
- les dépenses engagées par un soumissionnaire pour effectuer et déposer une soumission;
- les dépenses relatives à l'acquisition de biens ou à la construction d'infrastructures qui ne sont pas destinées à l'usage des services de transport en commun ou de transport adapté, tels les locaux à vocation commerciale ou les infrastructures routières servant au transport routier;
- les dépenses spécifiques précisées aux sections 10.3 et 11.2, « Dépenses admissibles », qui sont admissibles seulement pour les projets d'envergure et les projets majeurs;
- les dépenses découlant de l'achat d'un bien ou de la prestation de services fournis par des entreprises inscrites au registre des entreprises non admissibles aux contrats publics (RENA);
- les dépenses associées à la mise aux normes ou au remplacement en fin de vie utile de biens ou d'infrastructures municipales.

5.7 Conditions spécifiques d'octroi de l'aide financière

Dans le cas spécifique des projets d'acquisition d'autobus ayant une durée de vie utile de 16 ans, seules les dispositions spécifiques concernant la vente ou l'aliénation d'un actif subventionné, l'achat ou le transfert d'actifs subventionnés entre organismes admissibles, et le remplacement d'un actif sinistré s'appliquent.

5.7.1 Vente ou aliénation d'un actif subventionné

Le bénéficiaire doit informer le ministre de l'aliénation de tout bien subventionné. Si la valeur du bien subventionné au moment de l'aliénation est de 25 000 \$ ou plus, l'aliénation du bien doit être autorisée par le ministre.

Lorsqu'un actif subventionné dans le PAGTCP est vendu ou autrement aliéné sans remplacement, le Ministère procède à la récupération des aides financières versées selon le plus élevé de la valeur résiduelle ou du prix de vente de l'actif, ajusté au taux d'aide financière appliqué lors de l'autorisation de l'aide financière.

5.7.2 Achat ou transfert d'actifs subventionnés entre organismes admissibles

Aucune aide financière n'est récupérée d'un bénéficiaire qui cède un actif subventionné à un autre organisme de transport admissible au programme. De plus, un organisme de transport admissible au programme qui prend possession ou acquiert un actif subventionné d'un autre organisme de transport admissible ne peut pas recevoir d'aide financière additionnelle dans le cadre du PAGTCP. Cependant, si l'aide financière pour cet actif est versée sous forme de service de la dette, les versements qu'il reste à effectuer avant l'échéance du service de la dette pourront être effectués auprès de l'organisme qui acquiert l'actif, à la date convenue entre les deux organismes.

L'organisme qui acquiert le bien subventionné doit s'assurer du respect des dispositions concernant la durée de vie utile de l'actif qui sont prévues au programme par lequel le bien a été subventionné initialement.

Dans le cas spécifique des autobus urbains ayant une durée de vie utile de 16 ans, le transfert des autobus entre les organismes admissibles est permis seulement lorsque l'autobus a été mis en service pendant une durée minimale de cinq ans.

5.7.3 Remplacement d'un actif sinistré

Lorsqu'un actif sinistré a été subventionné en vertu du PAGTCP et que cet actif n'est pas remplacé, que cet actif soit vendu, mis au rebut ou autrement aliéné, le Ministère procède à la récupération des aides financières versées selon le montant le plus élevé entre le prix de vente de l'actif sinistré ou le montant d'aide financière accordé au prorata de la durée de vie utile non atteinte, ajusté au taux d'aide financière appliqué lors de l'autorisation de l'aide financière.

Lorsqu'un actif sinistré subventionné est remplacé par un actif neuf dans le cadre du PAGTCP, aucune récupération n'est effectuée sur les sommes versées pour l'actif sinistré, mais le montant des dépenses admissibles pour le nouvel actif est ajusté au prorata de la durée de vie utile atteinte de l'actif sinistré.

Toutefois, lorsqu'il s'agit d'un sinistre concernant un autobus urbain d'au moins 12 ans, l'organisme a la possibilité de considérer le véhicule comme mis au rancart aux fins de calcul des dépenses admissibles à l'aide financière. Dans ce cas, les règles relatives au remplacement des autobus urbains prévues à la section 6.1, « Autobus », s'appliquent.

5.7.4 Réfection ou remplacement d'un actif

Lorsque la réfection ou le remplacement d'un actif subventionné survient avant la fin de sa durée de vie utile, l'aide financière autorisée pour ce projet est réduite en fonction de la durée de vie utile non atteinte de l'actif :

- Si l'actif a atteint 75 % de sa durée de vie utile, la réduction est calculée en proportion de la durée de vie utile non atteinte.
- Si l'actif n'a pas atteint 75 % de sa vie utile, la réduction de l'aide financière est égale à deux fois la durée de vie utile non atteinte de l'actif.

Cependant, aucune réduction de l'aide financière n'est applicable avant la fin de la durée de vie utile d'un actif lorsque la réfection ou le remplacement de ce dernier :

- soutient l'électrification des réseaux de transport collectif;
- est rendu nécessaire à la suite d'une décision gouvernementale ou d'une modification législative ou réglementaire;
- répond à une norme gouvernementale, à une loi, à une réglementation ou à un ordre de la cour qui détermine un délai ou une date limite pour sa réalisation;
- est rendu nécessaire du fait que les pièces requises pour assurer l'entretien ou la réfection de l'actif ne sont plus disponibles ou que les fournisseurs n'assurent plus la mise à jour des systèmes informatiques;
- concerne les infrastructures et les équipements du réseau de métro et qu'il est démontré, de manière probante, par l'organisme que ces actifs ont atteint leur durée maximale d'utilisation et qu'une réfection ou un remplacement doit être effectué.

5.7.5 Utilisation d'un actif à d'autres fins

Avant la fin de sa durée de vie utile, lorsque l'actif acquis, construit ou aménagé grâce à une aide financière gouvernementale n'est pas utilisé exclusivement ou principalement pour l'exploitation d'un réseau de transport collectif ou de transport adapté, l'aide financière est réduite au prorata de son utilisation à d'autres fins. Cependant, aucune réduction de l'aide financière à l'égard de l'utilisation de l'actif n'est applicable si cette situation est rendue nécessaire en raison d'une décision gouvernementale ou d'une modification législative ou réglementaire.

5.7.6 Abandon d'un actif

Avant la fin de sa durée de vie utile, lorsqu'un organisme renonce à utiliser un actif aux fins prévues lors de l'autorisation de l'aide financière, le ministre procède à la récupération des aides financières versées selon la durée de vie utile atteinte. Aucune récupération d'aide financière à l'égard de la durée de vie utile non atteinte de l'actif abandonné n'est applicable si l'abandon de l'actif est rendu nécessaire en raison d'une décision gouvernementale ou d'une modification législative ou réglementaire.

5.7.7 Projets d'immobilisations réalisés sur les emprises du Ministère

Lorsqu'un projet d'immobilisation admissible au PAGTCP est réalisé dans les emprises du Ministère, la gestion du projet peut être assurée par le Ministère ou par l'organisme de transport concerné par le projet.

Si la gestion du projet est assurée par l'organisme de transport qui demande la réalisation du projet, ce dernier doit obtenir une permission de voirie ou signer une entente qui prend en compte les intérêts du Ministère. Les coûts du projet sont entièrement imputables à l'organisme de transport et ils peuvent être admissibles à une aide financière selon les modalités du PAGTCP.

Lorsque le Ministère met en œuvre lui-même un projet de transport collectif sur son réseau ou lorsque les travaux effectués pour le transport collectif ne représentent qu'une partie d'un projet, le Ministère conserve la gestion du projet. Le financement du projet peut être assumé totalement par le Ministère ou partagé entre le Ministère et l'organisme de transport concerné. Dans ce dernier cas, une entente établissant clairement le partage des responsabilités et des coûts doit être ratifiée entre les partenaires. La part de l'organisme de transport en commun est admissible à une aide financière selon les modalités du PAGTCP.

Dans le cas où le Ministère reprendrait unilatéralement l'occupation de l'emprise et que l'actif subventionné n'aurait pas atteint la fin de sa durée de vie utile, aucun remboursement d'aide financière ne sera exigé de l'organisme.

6. Règles spécifiques par type d'immobilisation

Les modalités prévues dans les sections qui suivent définissent la durée de vie utile et les dispositions particulières s'appliquant à chaque type d'immobilisation.

6.1 Autobus

6.1.1 Règles spécifiques

Seuls les projets d'acquisition d'autobus neufs à propulsion entièrement électrique sont admissibles à une aide financière dans le cadre du PAGTCP. L'acquisition d'autobus à moteur thermique ou d'autobus usagés de même que la location d'autobus, ne sont pas admissibles à une aide financière.

Au cours de la vie utile d'un autobus urbain de type hybride ou électrique, un seul projet de remplacement de batterie peut être reconnu admissible à l'aide financière. Le montant maximal admissible à l'aide financière est déterminé sur la base des documents justificatifs transmis par l'organisme, lesquels comprennent une analyse de rentabilité financière des différents scénarios possibles.

6.1.2 Spécificités pour l'autorisation des commandes d'acquisitions d'autobus

Dans le cas des projets concernant des commandes d'acquisitions d'autobus, le processus d'autorisation des projets s'effectue selon les étapes suivantes :

1. Une autorisation préliminaire est accordée par le ministre à chaque organisme admissible concerné pour confirmer l'inscription de leur projet d'acquisition d'autobus au PITC ;
2. Une autorisation de principe est accordée par le ministre avant le lancement de l'appel d'offres public en vue de s'assurer que les véhicules sont conformes aux exigences ministérielles et gouvernementales.
3. Une autorisation finale globale est accordée par le ministre à la suite de l'analyse des résultats de l'appel d'offres et de l'inscription des projets au PITC.
 - Lorsqu'il s'agit d'un achat groupé, une autorisation finale est adressée à l'organisme mandataire établissant le coût unitaire maximal et les quantités totales de véhicules qui sont admissibles à l'aide financière gouvernementale pour la période couverte par la commande d'autobus.
 - Une autorisation finale est également accordée par le ministre à chacun des organismes concernés pour leur confirmer les quantités d'autobus et le montant maximal de l'aide financière qui leur est autorisé dans le cadre de chacun des programmes d'aides administrés par le Ministère, et ce, en conformité avec les paramètres établis dans l'autorisation finale globale de l'achat groupé.
4. Un engagement est signé avec chacun des organismes bénéficiaires de l'aide financière confirmant qu'ils s'engagent à respecter les conditions de chacun des programmes d'aide visés par l'autorisation finale et les obligations en découlant.

5. Le versement de l'aide financière s'effectue ensuite conformément aux dispositions prévues dans chacun des programmes d'aide et en considérant les dépenses réalisées et les livraisons d'autobus effectuées.

6.1.3 Spécificités pour les dépenses admissibles

Les dépenses admissibles à l'aide financière sont celles prévues au contrat d'acquisition d'une commande d'autobus pour lequel une autorisation finale a été accordée par le ministre. L'acquisition et l'installation de supports à vélos, d'équipements ou de biens à caractère technologique à bord des autobus qui sont des actifs admissibles au programme et qui peuvent faire l'objet d'un projet autonome doivent faire l'objet d'une autorisation ministérielle distincte.

Le ministre favorise le groupement des achats d'autobus au sein d'une société de transport en commun, étant donné qu'il permet de réaliser des économies, tant au chapitre du coût d'acquisition qu'à celui des dépenses de gestion et de suivi de contrat. Ainsi, uniquement dans le cadre d'un achat groupé d'autobus, les dépenses de gestion et de suivi de contrat sont également admissibles à une aide financière dans le cadre du PAGTCP.

- Une aide financière forfaitaire d'un montant de 2 200 \$ par autobus peut être accordée pour compenser les frais de gestion et de suivi d'une commande d'achat groupé d'autobus. Ce montant est fixe pour toutes les commandes et pour toutes les catégories d'autobus.
- Les dépenses de gestion et de suivi de contrats ne sont pas admissibles à l'aide financière dans les autres programmes d'aide aux immobilisations administrés par le ministre. Aussi, les dépenses admissibles en vertu du PAGTCP couvrent la quantité totale d'autobus autorisée dans le cadre d'une commande unifiée, quel que soit le programme par lequel l'acquisition d'autobus est financée.
- Les frais de gestion d'une commande unifiée font l'objet d'un projet spécifique pour chacun des organismes concernés par la commande.

6.1.4 Durée de vie utile et conditions de remplacement des autobus

Aux fins d'application du PAGTCP, la durée de vie utile d'un autobus urbain est de 16 ans. Celle d'un minibus de type scolaire est de 5 ans ou de 350 000 kilomètres. À cette fin, l'âge d'un véhicule se détermine en nombre de mois à partir de la date où le véhicule a été immatriculé pour la première fois jusqu'à ce qu'il cesse d'être en service au bénéfice de l'organisme. Pour déterminer la date de fin d'utilisation d'un autobus, la première des deux dates suivantes est considérée : la date de fin d'immatriculation ou le délai prévu après le dernier entretien préventif effectué sur l'autobus conformément au programme d'entretien préventif.

Les autobus doivent être maintenus en service ou disponibles à l'utilisation pour les services réguliers de transport collectif ou de transport adapté. À cette fin, l'organisme doit les immatriculer et les maintenir en état de rouler comme le prévoit le *Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers* (RLRQ, c. C-24.2 r. 32). Aux fins d'application des présentes modalités, un autobus remisé n'est pas disponible à l'utilisation pour les services réguliers de transport collectif ou de transport adapté et est considéré comme mis au rancart, à

l'exception des situations où l'organisme remise provisoirement un autobus pendant la période où des réparations majeures sont effectuées sur celui-ci.

Le cas échéant, le prix de vente des autobus remplacés est déduit des dépenses admissibles à l'aide financière pour l'acquisition d'autobus. S'il n'y a pas de vente, le produit de la disposition est considéré comme nul.

Lorsque tous les autobus urbains remplacés ou mis au rancart au cours de l'année ont 12 ans et plus et que l'âge moyen de ces véhicules est égal ou supérieur à 16 ans, aucune pénalité n'est appliquée au montant de l'aide financière.

Lorsque des autobus urbains remplacés ou mis au rancart au cours de l'année ont moins de 12 ans, l'aide financière est réduite, pour chacun de ces autobus, d'un montant égal à celui qui aurait été consenti pour l'acquisition d'un autobus neuf.

Lorsque des autobus urbains de plus de 12 ans sont remplacés ou mis au rancart au cours de l'année et que l'âge moyen de ces autobus est inférieur à 16 ans, l'aide financière est réduite du montant qui aurait été consenti pour l'acquisition d'un autobus neuf pour chaque autobus remplacé ou mis au rancart au cours de l'année ayant fait descendre la moyenne en bas du seuil de 16 ans. Aux fins d'identification des autobus ayant fait descendre la moyenne en bas du seuil de 16 ans, il faut considérer en premier lieu l'autobus le moins vieux, le deuxième moins vieux, et ainsi de suite jusqu'à ce que le seuil de 16 ans soit atteint.

Les minibus de type scolaire ainsi que les autobus acquis sans subvention par un organisme, y compris les autobus achetés d'une autre société de transport en commun, ne sont pas considérés aux fins du calcul de l'âge moyen de 16 ans.

Le remplacement d'un minibus de type scolaire est admissible sans pénalité s'il a respecté l'une ou l'autre des conditions suivantes : le véhicule a au moins 5 ans ou le véhicule a parcouru au moins 350 000 kilomètres. Si aucune des deux conditions n'est satisfaite, l'aide financière est réduite en proportion de la vie utile non atteinte ou du nombre de kilomètres non parcourus, selon l'échéance la plus brève.

Enfin, dans le cadre de l'électrification du parc d'autobus, lorsqu'un organisme intègre à son parc d'autobus une nouvelle catégorie de véhicules dont la technologie n'est pas éprouvée, l'aide financière pourra être versée en totalité si l'expérience ne s'avère pas concluante et que les autobus doivent être mis prématurément au rancart. Le cas échéant, ces autobus ne seront pas considérés dans le calcul de l'âge moyen des autobus mis au rancart.

6.1.5 Réparations pour prolonger la durée de vie utile

Les réparations effectuées en vue d'atteindre les durées de vie établies aux fins de l'application du PAGTCP ne sont pas admissibles à une aide financière.

Les réparations majeures effectuées en vue de prolonger la durée de vie utile d'un autobus, y compris les minibus de type scolaire, peuvent être admissibles à l'aide financière seulement si l'organisme de transport démontre qu'il ne peut pas remplacer l'autobus concerné par un autobus à propulsion entièrement électrique.

L'aide financière couvre 50 % des dépenses admissibles, jusqu'à concurrence du montant maximal autorisé par le ministre.

Le montant maximal des dépenses admissibles ne peut excéder le coût d'acquisition d'un autobus neuf similaire ajusté au prorata de la période de prolongation par rapport à la durée de vie utile de l'autobus.

Dans le cas où l'autobus ayant fait l'objet d'une aide financière afin de prolonger sa durée de vie utile cesserait d'être utilisé ou serait remplacé, mis au rencart ou autrement aliéné avant la fin de la période de prolongation prévue lors de l'autorisation de l'aide financière, le ministre procédera à la récupération de l'aide financière au prorata de la durée de vie prolongée non atteinte.

6.2 Véhicules de service

6.2.1 Règles spécifiques

Les véhicules de service neufs nécessaires à l'exploitation des réseaux d'autobus pour le transport collectif et le transport adapté, et des réseaux de trains et de métro sont admissibles à l'aide financière.

L'achat de véhicules de service à propulsion entièrement électrique est privilégié. Cependant, si l'organisme fait la démonstration qu'il y a absence de marché pour ce type de véhicules dans la catégorie de véhicules qu'il souhaite acquérir, l'achat de véhicules de service à moteur thermique est admissible.

Un montant maximal admissible à l'aide financière est prévu pour les petits véhicules routiers composant en majeure partie le parc de véhicules de service des organismes de transport. Pour l'année 2022, le coût d'acquisition maximal admissible, taxes nettes en sus, est de :

- 31 618 \$ pour une berline;
- 27 971 \$ pour une minifourgonnette;
- 36 483 \$ pour un véhicule utilitaire sport (VUS);
- 41 344 \$ pour une fourgonnette;
- 46 209 \$ pour une camionnette (benne ouverte).

Pour les autres types de véhicules de service routiers (camions, camions-atelier et camions spécialisés, véhicules-outils, remorques et semi-remorques), le montant unitaire admissible à une aide financière sera déterminé en fonction des justifications transmises par l'organisme jusqu'à concurrence d'un montant maximal de 400 000 \$. À noter qu'un véhicule ayant un poids nominal brut égal ou supérieur à 4 500 kg est considéré comme un camion.

Pour la durée du programme, les montants maximaux seront ajustés annuellement selon la variation annuelle de l'indice des prix à la consommation, sans les aliments, au 31 décembre pour la province de Québec.

Le montant maximal admissible par véhicule inclut les divers coûts liés à son acquisition qui sont facturés au moment de l'achat, par exemple : les options du fabricant ou du concessionnaire, les taxes spécifiques autres que les taxes de vente et les pneus d'hiver.

Le cas échéant, le montant maximal admissible tient compte des rabais à l'achat ou des remboursements effectués par les différents gouvernements pour l'acquisition de certaines catégories de véhicules. Le coût admissible à l'aide financière se calcule alors en déduisant les rabais et les remboursements reçus du coût total du véhicule. Le montant net qui en résulte ne peut excéder le montant maximal établi pour chaque catégorie de véhicules. De plus, le cumul des aides financières reçues directement ou indirectement des ministères et organismes des gouvernements du Canada ou du Québec, ainsi que des entités municipales qui ne sont pas directement bénéficiaires du programme, ne peut pas excéder 85 % du coût d'acquisition d'un véhicule de service à propulsion entièrement électrique, ou 50 % du coût d'acquisition d'un véhicule de service à moteur thermique.

Dans le cas spécifique de véhicules à propulsion entièrement électrique, dans le cas où un organisme se verrait refuser un rabais à l'achat, ou tout autre remboursement effectué par les différents gouvernements, le coût maximal admissible à l'aide financière pourra être bonifié du montant dudit rabais ou dudit remboursement. L'aide financière maximale ne peut cependant excéder 85 % du coût total d'acquisition du véhicule.

Aux montants prévus pour l'acquisition du véhicule s'ajoutent, s'il y a lieu, les dépenses associées à l'identification des véhicules au nom de l'organisme, aux modifications devant être apportées aux véhicules aux fins d'exploitation, et à l'achat et à l'installation d'équipements fixes dans les véhicules, comme les tablettes, les cabinets pour mettre les outils, les supports pour les ordinateurs portables, les gyrophares, les nacelles, l'équipement de déneigement ou l'équipement de bascule pour les bennes.

6.2.2 Durée de vie utile

La durée de vie utile des petits véhicules routiers est de 5 ans ou de 200 000 kilomètres, selon la première échéance atteinte. À cette fin, l'âge d'un véhicule se détermine en nombre de mois à partir de la date où le véhicule a été immatriculé la première fois par l'organisme, jusqu'à ce qu'il soit remplacé (date d'immatriculation du nouveau véhicule) ou qu'il cesse d'être en service au bénéfice de l'organisme. Dans ce dernier cas, la date de fin d'immatriculation doit être considérée lorsqu'il n'est pas possible de déterminer la date où le véhicule n'était plus en service.

Pour les autres types de véhicules, la durée de vie utile est plus longue et est déterminée en fonction des justifications transmises par l'organisme admissible.

Si un véhicule remplacé n'a pas atteint la durée de vie utile prescrite au moment de l'immatriculation du véhicule neuf qui le remplace, l'aide financière sera réduite conformément aux dispositions relatives au remplacement d'actif prévues à la section 5.7 « Conditions spécifiques d'octroi de l'aide financière ».

Pour être considéré comme remplacé, un véhicule doit être vendu, mis au rencart ou autrement aliéné. Le cas échéant, le prix de vente du véhicule remplacé est déduit des dépenses admissibles à l'aide financière pour l'acquisition du véhicule. S'il n'y a pas de vente ou si la vente du véhicule s'effectue plus d'un an après son remplacement, au moment de l'audit des dépenses admissibles du projet, le produit de la disposition sera estimé selon une dépréciation annuelle ou une évaluation basée sur des valeurs reconnues fournie par l'organisme.

6.3 Projets présentant un caractère technologique

6.3.1 Biens visés

Les biens visés à la présente section sont ceux servant à la mise en œuvre et au développement des différents systèmes ou applications (y compris les logiciels d'exploitation) nécessaires à l'exploitation des réseaux de transport collectif et de transport adapté, dont le repérage des véhicules, l'information de la clientèle, la priorisation des véhicules de transport collectif ou de transport adapté dans la circulation automobile, l'aide à l'exploitation, l'émission des titres de transport et la perception des recettes ainsi que les réservations de déplacement.

La gamme des technologies comprend toutes les applications reliées au domaine du transport utilisant notamment l'électronique embarquée ou fixe (capteurs, moyens de calcul), les télécommunications, les bases de données et d'information, les systèmes de régulation, et toutes les applications qui permettent d'améliorer la qualité de l'environnement tels les équipements qui permettent de réduire la consommation d'énergie et de minimiser l'émission de polluants.

Les applications et systèmes suivants sont admissibles à ce volet :

- systèmes d'aide à l'exploitation (par exemple : équipements de géolocalisation, logiciels d'affectation des chauffeurs, systèmes dynamiques de feux de circulation, systèmes de comptage des voyageurs, systèmes d'indication de demande de service, systèmes de communication par radio, vidéosurveillance, contrôles d'accès);
- systèmes de maintenance des véhicules de transport collectif (par exemple : logiciels de gestion du parc de véhicules, automatisation de la collecte de données sur les véhicules);
- systèmes servant à informer les usagers (par exemple : affichage dynamique; information sonore aux arrêts d'autobus, sur les quais et dans les véhicules et les voitures; systèmes informatisés d'information de la clientèle par téléphone et de gestion des plaintes; Internet, site Web ou applications mobiles);

- systèmes de gestion des stationnements incitatifs et des voies réservées (par exemple : systèmes de comptage automatisé des automobiles; information transmise aux automobilistes sur la capacité résiduelle des stationnements; détection des contrevenants pour les voies réservées; caméras et relais vidéo);
- systèmes d'information géographique (par exemple : calculateur d'itinéraire);
- systèmes automatisés de vente et de perception (par exemple : distributrices de titres, boîtes de perception, valideurs de cartes à puce, système central de gestion de l'information, tourniquets). Il est à noter toutefois que l'acquisition de cartes à puce pour l'émission des titres de transport et la perception des recettes n'est pas admissible à une aide financière;
- systèmes pour l'amélioration de la qualité de l'environnement (par exemple : anti-déversement de carburant, détection des gaz d'échappement, éclairage solaire dans les abribus);
- systèmes d'aide à la réservation et à la répartition des déplacements dans le réseau de transport adapté ou pour le taxibus;
- tout autre système nécessaire à l'exploitation des réseaux.

6.3.2 Durée de vie utile

La durée de vie utile des biens présentant un caractère technologique est de 10 ans. Elle se calcule à partir de la date de mise en service du système de base.

La réalisation d'un projet visant la mise à niveau, l'amélioration ou l'ajout de fonctionnalités ou de nouvelles applications est admissible, sans pénalité, une seule fois au cours de la durée de vie d'un bien présentant un caractère technologique. Le montant maximal des dépenses admissibles ne peut toutefois excéder 50 % du coût autorisé pour le projet initial.

Le remplacement avant la fin de la vie utile d'un bien à caractère technologique est admissible à l'aide financière en appliquant les pénalités prévues au programme.

Aucune récupération de l'aide financière n'est applicable si le remplacement survient au terme de la vie utile. Il en est de même lorsque l'organisme procède à ses frais au remplacement ou à la mise à niveau des biens technologiques au cours de la vie utile.

6.4 Terrains

6.4.1 Règles spécifiques

Lorsqu'il existe une possibilité que le terrain visé par un projet admissible soit contaminé, l'organisme doit réaliser ou faire réaliser une étude de caractérisation des sols conforme aux directives du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. L'étude doit aussi être accompagnée d'une estimation des coûts de décontamination ou de restauration, le cas échéant.

Les coûts de décontamination peuvent être admissibles à l'aide financière, mais l'organisme devra démontrer qu'il s'agit de la meilleure (ou de la seule) option possible pour la réalisation de son projet.

Les coûts liés à l'acquisition d'un terrain peuvent être admissibles rétroactivement à l'autorisation préliminaire d'un projet admissible, mais ce n'est pas le cas pour les coûts de décontamination du terrain. Ces derniers sont admissibles seulement à la suite de l'autorisation préliminaire.

6.4.2 Durée de vie utile

La durée de vie utile d'un terrain est illimitée.

6.5 Mesures préférentielles pour les autobus

6.5.1 Biens visés

Les différentes mesures favorisant la circulation des autobus, telles que les voies réservées, les feux de priorité aux autobus et les SRB, de même que les mesures améliorant la sécurité pour l'embarquement ou le débarquement des usagers sont admissibles à l'aide financière, par exemple, l'aménagement d'une baie de refuge.

6.5.2 Durée de vie utile

La durée de vie utile des infrastructures et des équipements requis pour l'implantation de mesures préférentielles pour les autobus, y compris les SRB, est de 20 ans, sauf pour les biens à caractère technologique nécessaires à l'exploitation de ces mesures. Dans de tels cas, elle est de 10 ans, comme mentionné à la section 6.3, « Projets présentant un caractère technologique ».

6.6 Stationnements d'incitation à l'utilisation du transport collectif

6.6.1 Règles spécifiques

De façon générale, l'accès à un stationnement d'incitation qui a fait l'objet d'une aide financière est gratuit. Toutefois, si un organisme souhaite tarifier l'utilisation d'un stationnement d'incitation dont l'aménagement, la réfection ou l'agrandissement ont fait l'objet d'une aide financière gouvernementale, le premier tarif et tout autre tarif exigé pour l'utilisation de ce stationnement d'incitation doivent être autorisés par le ministre.

L'aménagement de stationnements écologiques intégrant des mesures pour réduire la formation d'îlots de chaleur est privilégié (référence : norme BNQ 3019-190 du Bureau de normalisation du Québec).

6.6.2 Durée de vie utile

La durée de vie utile d'un stationnement extérieur aménagé à la surface du sol est de 20 ans. Celle d'un stationnement en structure (étagé ou souterrain) est de 40 ans.

6.6.3 Dépenses admissibles

Pour l'année 2022, les dépenses admissibles à l'aide financière pour les stationnements aménagés à la surface du sol sont plafonnées à 4 865 \$ par place de stationnement, taxes nettes en sus, en excluant les différents coûts liés à l'acquisition du terrain.

Ce montant est haussé à 10 000 \$ par place, taxes nettes en sus, pour l'aménagement de stationnements écologiques.

Pour la durée du programme, ces montants seront ajustés annuellement selon la variation annuelle de l'indice des prix à la consommation, sans les aliments, au 31 décembre pour la province de Québec.

Les plafonds ne s'appliquent pas lorsque l'aménagement du stationnement fait partie d'un projet dont la portée est plus large, par exemple s'il est inclus dans le cadre de l'aménagement d'une gare de trains. Les dépenses admissibles sont alors celles prévues aux dispositions applicables à ce type de projet.

Dans le cas des stationnements en structure (étagés ou souterrains), le montant maximal des dépenses admissibles est déterminé selon l'évaluation des coûts de construction et les documents justificatifs transmis par l'organisme, qui incluent une analyse des bénéfices et des coûts.

6.7 Garages, terminus et centres administratifs

6.7.1 Biens visés

Les projets visés à la présente section concernent les infrastructures et les équipements nécessaires à l'exploitation d'un garage, d'un centre d'entretien, d'un terminus, d'une aire d'attente ou de recharge ou d'un centre administratif.

Les différents projets d'immobilisations admissibles comprennent :

- l'acquisition, la construction, l'agrandissement, le remplacement ou la réfection d'un bien immeuble utilisé aux fins d'exploitation de l'actif;
- l'adaptation ou l'acquisition (ajout ou remplacement) des différents équipements et dispositifs requis aux fins d'exploitation de l'actif;
- la réfection ou le remplacement de la toiture d'un bien immeuble;
- les acquisitions, les adaptations et les améliorations requises aux équipements, aux dispositifs et aux infrastructures pour soutenir l'électrification des réseaux de transport collectif et adapté.

Tous les équipements et dispositifs nécessaires à l'exploitation des actifs visés à la présente section sont admissibles à l'aide financière. Les équipements et dispositifs admissibles comprennent, sans s'y limiter, les éléments suivants :

- systèmes de contrôle de protection contre les incendies (par exemple : système sous eau, système de mousse à air comprimé);
- systèmes d'éclairage d'urgence, de climatisation, de chauffage, de ventilation et de détection des gaz;
- portes donnant accès aux autobus seulement (par exemple : à enroulement rapide, à enroulement motorisé);
- systèmes de distribution et de contrôle des carburants et autres liquides;
- vérins, laveurs, compacteurs à déchets requis pour les garages, équipements de levage attenants à l'édifice (par exemple : ponts-roulants, treuils, palans);
- balais mécaniques, laveuses à plancher, chariots élévateurs, mules, nacelles, plates-formes élévatrices, véhicules non immatriculés;
- banc d'essai, dynamomètre;
- système de branchement des autobus et des véhicules de service.

À ces équipements et dispositifs, s'ajoutent tous les biens technologiques dont les modalités d'application sont définies à la section 6.3 « Projets présentant un caractère technologique »

6.7.2 Durée de vie utile

La durée de vie utile d'un garage, d'un centre d'entretien, d'un entrepôt, d'un terminus lourd, ou d'un centre administratif est de 40 ans.

La durée de vie utile d'un terminus léger, d'un entrepôt ou de tout autre bâtiment ou équipement construit en structure légère, d'une aire d'attente ou de recharge, ou d'une toiture de bâtiment est de 20 ans.

La durée de vie utile des équipements et dispositifs est de 20 ans.

6.8 Abribus

6.8.1 Règles spécifiques

Un organisme de transport qui souhaite installer un abribus dans une emprise du Ministère doit obtenir une permission de voirie.

Le déplacement d'abribus existants, incluant le transport et l'installation au nouvel emplacement, n'est pas admissible à une aide financière.

6.8.2 Durée de vie utile

La durée de vie utile d'un abribus est de 20 ans.

Toutefois, le ministre peut autoriser un organisme admissible à remplacer annuellement jusqu'à 5 % de son parc d'abribus sans égard à l'âge de ceux-ci et en se référant au suivi annuel de son parc d'abribus.

Les ajouts d'abribus sont admissibles selon les justifications transmises par un organisme admissible.

6.8.3 Dépenses admissibles

Pour l'année 2022, le coût unitaire maximal admissible pour l'acquisition et l'installation d'un abribus standard, soit un abribus réalisé en structure légère et ayant une superficie d'environ 6 m², est fixé à 12 160 \$, taxes nettes en sus.

Pour un abribus de plus grande dimension, le montant admissible est établi en considérant sa superficie. Le coût maximal admissible ne peut excéder 2 000 \$ par mètre carré.

Pour la durée du programme, ces montants seront ajustés annuellement selon la variation annuelle de l'indice des prix à la consommation, sans les aliments, au 31 décembre pour la province de Québec.

Le montant maximal admissible est établi au moment de l'autorisation finale du projet selon la date prévue (ou la date réelle si disponible) de l'installation des abribus.

À ces montants s'ajoutent, s'il y a lieu, les coûts nécessaires pour l'installation ou l'aménagement de mesures particulières pour l'accessibilité aux clientèles handicapées et à mobilité réduite, ainsi que les coûts pour les systèmes de chauffage, d'éclairage ou de sécurité lorsque la nécessité est démontrée par l'organisme.

Les plafonds prévus par abribus s'appliquent seulement pour les projets visant uniquement l'acquisition et l'installation d'abribus. Ils ne s'appliquent pas lorsque l'acquisition et l'installation d'abribus font partie d'un projet dont la portée est plus large, par exemple si elles sont incluses dans le cadre de l'aménagement d'un terminus ou d'une station de métro. Les dépenses admissibles sont alors prévues selon les dispositions prévues pour ce dernier projet.

Les dépenses liées aux infrastructures municipales (par exemple, l'aménagement de trottoirs) ne sont pas admissibles à l'aide financière, sauf si elles consistent à réparer un bris causé par la réalisation des travaux dont les dépenses sont admissibles.

6.9 Mesures de transport actif

6.9.1 Biens admissibles

Pour être admissibles à l'aide financière, les mesures de transport actif doivent donner accès à des équipements ou à des infrastructures de transport collectif, être installées sur des actifs appartenant aux organismes admissibles ou longer une voie réservée aux autobus.

En revanche, les supports à vélos installés sur une rue ou à proximité des arrêts d'autobus ne sont pas admissibles à l'aide financière.

De plus, à l'exception des supports à vélos et des vélostations, les autres mesures de transport actif (par exemple une piste cyclable, un lien piétonnier ou multifonctionnel ou une passerelle), pour être admissibles à l'aide financière, doivent être réalisées dans le cadre d'un projet de transport collectif admissible et permettre de favoriser l'intermodalité.

Les liens piétonniers ou multifonctionnels entre deux actifs admissibles, tels un stationnement d'incitation, une voie réservée ou un terminus, sont admissibles à l'aide financière. Cependant, un lien multifonctionnel vers un centre commercial ou vers une entreprise privée n'est pas admissible à une aide financière.

6.9.2 Dépenses admissibles

Pour l'année 2022, le montant maximal des dépenses admissibles par place, taxes nettes en sus, ne peut excéder :

- 1 825 \$ pour un support à vélos installé sur un autobus;
- 1 216 \$ pour les cases à vélos ou les supports à vélos superposés;
- 875 \$ pour un support à vélos installé dans un train;
- 608 \$ pour un support à vélos standard sous abris;
- 121 \$ pour un support non protégé.

Pour l'acquisition et l'installation d'une vélostation ou d'un abri à vélos, le montant admissible est établi en considérant sa superficie. Le coût maximal admissible ne peut excéder 2 000 \$ par mètre carré. À ce montant s'ajoutent le coût des supports à vélos selon les plafonds indiqués ci-dessus et, s'il y a lieu, les coûts nécessaires pour les systèmes de ventilation ou de climatisation, d'éclairage ou de sécurité lorsque la nécessité est démontrée par l'organisme.

Pour la durée du programme, ces montants sont ajustés annuellement selon la variation annuelle de l'indice des prix à la consommation, sans les aliments, au 31 décembre pour la province de Québec.

Le montant maximal admissible est établi au moment de l'autorisation du projet selon la date prévue (ou la date réelle si disponible) de l'installation des supports à vélos.

Ces plafonds ne s'appliquent pas lorsque l'acquisition et l'installation de supports à vélos, de vélostations ou d'un abri à vélos font partie d'un projet dont la portée est plus large, par exemple si ces mesures sont incluses dans le cadre de l'aménagement d'un terminus ou d'une station de métro. Les dépenses admissibles sont alors prévues selon les dispositions prévues pour ce dernier projet.

6.10 Réseaux de métro et de trains de banlieue et tout autre système de transport terrestre guidé

6.10.1 Spécificités pour les projets d'acquisition de matériel roulant

Dans le cas des projets concernant des commandes d'acquisitions de locomotives et de voitures de trains ou de métro, l'autorisation des projets s'effectue selon les étapes suivantes :

1. Une autorisation préliminaire est accordée par le ministre pour confirmer l'inscription du projet au PITC.
2. Une autorisation de principe est accordée par le ministre avant le lancement de l'appel d'offres public en vue de s'assurer que les véhicules sont conformes aux exigences ministérielles et gouvernementales.
3. Une autorisation ministérielle finale établit le coût unitaire maximal et les quantités totales admissibles à l'aide financière.
4. Un engagement est signé, confirmant que le bénéficiaire de l'aide financière s'engage à respecter les conditions du programme et les obligations en découlant.
5. Le versement de l'aide financière s'effectue conformément aux dispositions du programme établies à la section 7, « Versement de l'aide financière ».

6.10.2 Durée de vie utile

La durée de vie utile des actifs des réseaux de métro et de trains de banlieue et de tout autre système de transport guidé est définie en quatre catégories, soit les tunnels, les ponts, les viaducs et les systèmes porteurs de type monorail; les bâtiments; le matériel roulant; et les équipements fixes :

a) Tunnels, ponts, viaducs et systèmes porteurs de type monorail

Les parties qui composent les tunnels, les ponts, les viaducs et les systèmes porteurs de type monorail ont une durée de vie utile de 50 ans, sauf :

- le revêtement de béton des voûtes des tunnels dont la durée de vie est de 25 ans;
- les systèmes d'éclairage dont la durée de vie utile est de 30 ans;
- les structures auxiliaires dont la durée de vie utile est de 40 ans.

b) Bâtiments

Les bâtiments (stations, gares, centres de contrôle, structures auxiliaires, ateliers d'entretien, garages) ont une durée de vie utile de 40 ans, sauf les édicules temporaires, les quais et les bâtiments conçus en structure légère dont la durée de vie utile est de 20 ans. La durée de vie utile de la toiture des bâtiments est également de 20 ans.

c) Matériel roulant

Le matériel roulant utilisé pour le réseau de métro (voitures et véhicules de service sur rail) a une durée de vie utile de 40 ans, sauf pour les aspirateurs de voies et les équipements embarqués tels que les grues et les équipements de lavage dont la durée de vie utile est de 30 ans.

Le matériel roulant utilisé pour les réseaux de trains de banlieue ou tout autre système de transport terrestre guidé (locomotives, voitures et véhicules de service sur rail) a une durée de vie utile de 30 ans.

Pour le matériel roulant acquis à l'état usagé ou faisant l'objet d'une rénovation, la durée de vie utile est établie lors de l'autorisation de l'aide financière en considérant l'âge du matériel et les travaux de rénovation effectués.

d) Équipements fixes (se divisent en six sous-catégories ou systèmes)

1) Installations motorisées : durée de vie utile de 25 ans

Les installations motorisées comprennent les escaliers mécaniques, les tapis roulants, les postes de ventilation, les postes d'épuisement (pompe), les équipements de transport vertical (ascenseur, monte-charge, plateforme ou quai hydraulique).

2) Centre de contrôle : durée de vie utile de 25 ans

Les équipements du centre de contrôle comprennent tous les équipements nécessaires à l'exploitation sécuritaire du réseau. Ils comprennent les équipements de télémessure, les tableaux de contrôle optique, les ordinateurs et les postes de commande.

3) Télécommunications : durée de vie utile de 10 ans ou de 25 ans

Les télécommunications englobent les systèmes nécessaires au contrôle des procédés d'exploitation et aux communications opérationnelles comme les systèmes suivants : radio, téléphonie d'exploitation privée, télétransmission, vidéosurveillance, sonorisation, affichage électronique, alarme d'intrusion, contrôle d'accès, alarme d'incendie, données de gestion. La durée de vie des biens admissibles à la section 6.3, « Projets présentant un caractère technologique », est de 10 ans et celle des autres actifs est de 25 ans.

4) Contrôle de trains : durée de vie utile de 25 ans

Le système de contrôle de trains comprend les circuits de voies, les postes de signalisation, le câblage, les mécanismes d'aiguilles, les contrôleurs d'aiguille, les zones-tests, les chargeurs de batteries, les coffrets de commande et les indicateurs, les divers détecteurs et les connexions inductives.

5) Équipements de voies : durée de vie utile de 40 ans

Les équipements de voies sont constitués des composants mécaniques servant au roulement et au guidage des trains : les rails, les barres de guidage, les pièces de roulement, les appareils de voies, les isolateurs de barres de guidage.

6) Énergie d'exploitation : durée de vie utile de 40 ans

Le système d'énergie d'exploitation est formé des équipements d'alimentation, de conversion et de distribution électrique : les postes de district, les postes de redressement, les postes secondaires de distribution, les câbles à traction, les câbles à haute tension et les groupes électrogènes fixes et mobiles.

6.10.3 Réparations majeures pour prolonger la durée de vie utile

Les réparations majeures effectuées en vue d'atteindre les durées de vie établies au programme d'aide ne sont pas admissibles à une aide financière.

Les réparations majeures effectuées en vue de prolonger la durée de vie utile du matériel roulant sont considérées dans les actions visant le maintien des actifs et sont admissibles à l'aide financière.

Le montant maximal des dépenses admissibles ne peut cependant excéder le coût d'acquisition de matériel roulant neuf similaire ajusté au prorata de la période de prolongation par rapport à la durée de vie utile de ce matériel roulant neuf. Le coût d'acquisition du matériel roulant neuf correspond au coût d'achat l'année où sont effectuées les réparations majeures.

Dans le cas où le matériel roulant ayant fait l'objet d'une aide financière afin de prolonger sa vie utile cesserait d'être utilisé ou serait remplacé, mis au rancart ou autrement aliéné avant la fin de la période de prolongation prévue lors de l'autorisation de l'aide financière, le ministre procédera à la récupération de l'aide financière au prorata de la durée de vie prolongée non atteinte.

6.11 Modifications visant à améliorer, pour les clientèles à mobilité réduite, l'accès au service régulier existant de transport collectif

6.11.1 Durée de vie utile

Les projets visant l'adaptation des voitures de métro ou de train ou des différentes infrastructures de transport collectif pour les rendre accessibles aux clientèles à mobilité réduite sont admissibles en tout temps et sans pénalité à l'égard de la durée de vie utile des actifs sur lesquels ils sont réalisés.

7. Versement de l'aide financière

Pour les projets réguliers, aucun versement ne peut être effectué avant que l'organisme n'ait obtenu l'autorisation finale du projet et avant la signature de l'engagement, comme prévu au point 5 de la section 4.1, « Processus d'autorisation des projets ».

Les aides financières accordées aux municipalités, aux municipalités régionales de comté, aux régies municipales et intermunicipales de transport et aux regroupements de municipalités sont versées uniquement sous la forme d'un paiement au comptant.

Sous réserve des disponibilités budgétaires, les aides financières accordées aux sociétés de transport en commun, à l'ARTM et à exo peuvent être versées sous la forme d'un paiement au comptant ou sous la forme d'un remboursement du service de la dette. Toutefois, le versement des aides financières sous la forme d'un paiement au comptant est privilégié dans les cas suivants :

- les projets admissibles dont le montant de l'aide financière autorisée, taxes nettes incluses, est égal ou inférieur à 500 000 \$;
- les projets concernant des actifs dont la durée de vie utile est de 10 ans ou moins;
- les projets visant à prolonger la durée de vie utile d'un actif pour une période inférieure ou égale à 10 ans;
- les projets d'acquisition d'autobus à propulsion entièrement électriques;
- les projets concernant les frais de gestion des commandes unifiées d'autobus;
- les projets concernant uniquement des études;
- les projets payés au comptant par les organismes sans financement à long terme.

7.1 Aide financière versée au comptant

Lorsqu'il est prévu que la réalisation d'un projet autorisé soit complétée en moins d'une année, les versements sont effectués comme suit :

- Un versement provisoire d'un montant représentant 50 % de l'aide financière accordée, taxes nettes incluses, est effectué à la suite de l'autorisation finale du projet et de la signature de l'engagement.
- Pour les projets dont l'aide financière autorisée est supérieure à 250 000 \$, le versement du solde de 50 %, s'il y a lieu, s'effectue après que le bénéficiaire a transmis un rapport d'audit attestant le montant des dépenses totales et des dépenses admissibles.
- Pour les projets dont l'aide financière autorisée est égale ou inférieure à 250 000 \$, le versement du solde de 50 %, s'il y a lieu, s'effectue après que l'organisme a transmis, à la satisfaction du ministre, toutes les pièces justificatives nécessaires à l'établissement du montant maximal final réel admissible à l'aide financière jusqu'à concurrence du maximum autorisé par le ministre. Pour cette catégorie de projets, un versement unique pourra être effectué si toutes les conditions nécessaires au versement sont remplies au moment de la signature de l'engagement.

Lorsque la réalisation d'un projet nécessite plus d'une année, les versements sont effectués comme suit :

- Des versements provisoires sont effectués annuellement suivant la progression des sommes planifiées au PITC approuvé le plus récent.
- Le montant versé, à chacune des années durant laquelle le projet se poursuit, correspond à 100 % du montant des investissements planifiés pour ces années, jusqu'à concurrence d'un montant maximal ne pouvant excéder 90 % de l'aide financière totale accordée, et sans excéder les sommes cumulatives inscrites au PITC l'année où s'effectue le versement.
- Pour les projets dont l'aide financière autorisée est supérieure à 250 000 \$, le versement du solde de 10 %, s'il y a lieu, s'effectue après que le bénéficiaire ait transmis au Ministère un rapport d'audit final attestant le montant des dépenses totales et des dépenses admissibles, conformément à la section 8.2, Audit et évaluation ».
- Pour les projets dont l'aide financière accordée est égale ou inférieure à 250 000 \$, le versement final, s'il y a lieu, est effectué après que l'organisme a transmis, à la satisfaction du ministre, toutes les pièces justificatives nécessaires.

Advenant le cas où des conditions spécifiques exigées par le ministre ne seraient pas satisfaites, les versements de l'aide financière pourront être retardés ou annulés.

Les aides financières versées en trop, le cas échéant, sont récupérées sur un versement d'aide financière subséquent prévu pour l'organisme ou sont remboursées par l'organisme. Aucun intérêt n'est exigible sur les aides financières à verser ou à récupérer.

7.2 Aide financière versée au service de dette

Lorsque l'aide financière est versée sous la forme d'un remboursement du service de la dette, les versements sont effectués suivant les échéances prévues au service de la dette. Les frais d'intérêts à long terme sont entièrement assumés en sus par le ministre.

La durée du service de dette est de :

- 10 ans pour tous les projets reliés au réseau d'autobus;
- 10 ans ou 20 ans pour les projets reliés aux réseaux de métro et, de trains de banlieue ou à tout autre système de transport terrestre guidé selon la durée de vie de l'actif subventionné, la nature des travaux, le coût du projet et la disponibilité des ressources financières.

Au plus tard un an après la réalisation complète du projet ou la mise en service du bien subventionné, le bénéficiaire doit transmettre un rapport d'audit final attestant les dépenses totales et les dépenses admissibles à l'aide financière. Suivant les recommandations des auditeurs, les aides financières versées en trop, s'il en est, sont remboursées au ministre par le bénéficiaire.

Aucun intérêt n'est exigible sur les aides financières à verser ou à récupérer.

7.2.1 Organismes qui empruntent auprès d'institutions financières privées

Les aides financières versées sur un service de la dette sont payables aux dates d'échéance de chaque émission d'obligations. Que ce soit pour un nouveau projet ou pour le refinancement d'un projet existant, le premier versement est effectué à la suite de la présentation d'une demande de versement de l'aide financière accompagnée des pièces justificatives suivantes :

- résolution du conseil d'administration (CA) de l'organisme autorisant l'émission d'obligations;
- règlement d'emprunt faisant état de l'usage que l'organisme compte faire du financement;
- soumissions du ministère des Finances du Québec;
- résolution du CA autorisant le choix de l'adjudicataire;
- échéancier de paiements du ministère des Finances du Québec;
- attestation des règlements d'emprunt par le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation;
- demande de versement d'aide financière au service de la dette (formulaire du ministère des Transports);
- décret, s'il y a lieu, pour les émissions en devises étrangères.

7.2.2 Organismes qui empruntent auprès de Financement Québec

Les aides financières versées sur un service de la dette sont payables aux dates d'échéance de chaque émission d'obligations. Que ce soit pour un nouveau projet ou pour le refinancement d'un projet existant, le premier versement est effectué à la suite de la présentation d'une demande de versement de l'aide financière accompagnée des pièces justificatives suivantes :

- résolution du CA autorisant l'emprunt à long terme auprès du ministère des Finances du Québec;
- règlement d'emprunt faisant état de l'usage que l'organisme compte faire du financement;
- convention de prêt incluant l'échéancier de paiements;
- résolution du CA approuvant les termes de la convention de prêt;
- attestation des règlements d'emprunt par le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation;
- décret, s'il y a lieu, pour les émissions en devises étrangères.

7.3 Autres cas

Pour les projets qui ne sont pas réalisés selon un mode de réalisation conventionnel, par exemple dans le cas des projets réalisés en partenariat public-privé, les versements de l'aide financière peuvent également être effectués au comptant ou sur un service de la dette. Cependant, les périodes et les pourcentages de versements peuvent être ajustés pour s'adapter au mode de réalisation. Le cas échéant, ces dispositions doivent être précisées dans l'engagement. De plus, toutes les exigences prévues au programme concernant l'octroi de l'aide financière et la reddition de compte sont applicables.

8. Contrôle et reddition de comptes

8.1 Rapports ou renseignements à fournir par le bénéficiaire

Outre les documents requis pour l'autorisation, le suivi ou l'audit des projets, les bénéficiaires d'une aide financière dans le cadre du PAGTCP doivent faire parvenir les renseignements suivants au ministre :

- un programme dûment approuvé et mis à jour annuellement de leurs immobilisations pour les 10 exercices financiers subséquents. Cependant, pour les organismes municipaux qui n'ont pas l'obligation de produire un tel programme, une résolution attestant la réalisation du projet et ses coûts peut être présentée;
- le suivi financier annuel ou semestriel des projets financés et planifiés dans le cadre du PAGTCP;
- une liste annuelle des actifs financés par le programme qui ont été abandonnés, aliénés, vendus, sinistrés ou remplacés en cours d'année;
- une copie de leur budget, de leurs états financiers et de leur rapport annuel, s'il y a lieu;
- une copie du rapport annuel d'exploitation dont la forme est déterminée par le ministre et qui regroupe des données opérationnelles et financières nécessaires aux processus d'évaluation du programme;
- les données énumérées à la section 2.1, « Objectifs poursuivis », qui sont nécessaires au calcul des indicateurs de suivi des résultats relatifs aux investissements réalisés dans le cadre du PAGTCP;
- les sociétés de transport en commun doivent de plus fournir sur une base annuelle une mise à jour du plan quinquennal de gestion de leur parc d'autobus.

Le ministre se réserve le droit d'exiger tout autre document qu'il juge nécessaire, y compris ceux requis pour mesurer les réductions des émissions de GES.

8.2 Audit et évaluation

Le Vérificateur général du Québec, le ministre ou son mandataire peuvent, en tout temps, s'assurer qu'une aide financière versée a été utilisée aux fins pour lesquelles elle a été autorisée et que la contribution du milieu local respecte l'engagement de l'organisme, pris lors de l'autorisation de l'aide financière par le ministre.

Un représentant du gouvernement ou son mandataire pourra aussi aller auditer sur place, en tout temps convenable et comme il le juge utile, toutes les données relatives aux demandes d'aides financières ou aux aides financières déjà versées.

Le dépôt par le bénéficiaire d'un rapport d'audit attestant les dépenses totales et les dépenses admissibles est obligatoire pour tous les projets dont l'aide financière accordée est supérieure à 250 000 \$.

Le dépôt par le bénéficiaire d'un rapport d'audit attestant les dépenses totales et les dépenses admissibles peut aussi être exigé par le ministre pour tous les projets financés dans le cadre du PAGTCP.

- Pour les projets dont la réalisation s'effectue sur une période de moins d'un an, le bénéficiaire doit déposer le rapport final, au plus tard un an après la fin des travaux ou la mise en service du bien subventionné.
- Pour les projets dont la réalisation nécessite plus d'une année, des audits intermédiaires attestant les dépenses totales réalisées et les dépenses admissibles devront être effectués au moins tous les deux ans à la suite de l'autorisation finale. Le rapport d'audit final devra être déposé au plus tard un an après la fin des travaux ou de la mise en service du bien subventionné.

Sauf en cas de stipulation contraire dans l'engagement, les projets pourront être audités par l'auditeur interne de l'organisme, si ce dernier relève de son conseil d'administration, ou par un auditeur externe.

Le bénéficiaire doit :

- fournir les rapports d'audits sur l'admissibilité des dépenses exigés pour le versement de l'aide financière;
- garantir et faciliter en tout temps, toute activité d'audit devant être effectuée dans le cadre du programme par le ministre, ou son mandataire ainsi que par toute autre personne ou tout autre organisme, y compris le Vérificateur général du Québec, dans le cadre des fonctions qu'il exerce ou des mandats qui lui sont confiés;
- fournir à tout moment au ministre ou à son mandataire, sur demande, tout document ou renseignement pertinent à l'obtention ou à l'utilisation de l'aide financière;
- conserver tous les documents, comptes et registres relatifs à l'aide financière accordée pendant une période de six ans après le dépôt du rapport final d'audit des dépenses admissibles du projet ou, le cas échéant, après le versement final de l'aide financière;
- fournir, à la demande du ministre, pour une période allant jusqu'à six ans après le dépôt du rapport final d'audit des dépenses admissibles du projet ou après le versement final de l'aide financière, toutes les données et informations requises aux fins de suivi et d'évaluation du programme.

9. Autres dispositions

9.1 Obligations légales et réglementaires

L'organisme bénéficiaire s'engage à respecter :

- sa loi constitutive et ses règlements intérieurs, notamment en matière d'octroi de contrats;
- les lois et règlements, les normes et les ententes en vigueur, notamment en matière environnementale, commerciale, d'accessibilité ou d'aménagement du territoire;
- l'obligation, sauf dans le cas des organismes déjà assujettis à l'obligation de procéder par appel d'offres en vertu des lois qui leur sont applicables, de procéder par appel d'offre public pour l'adjudication de tout contrat ayant pour objet la réalisation de travaux de construction d'une valeur de 100 000 \$ et plus;
- les dispositions du programme.

9.2 Dispositions générales

Le ministre se réserve le droit de demander des documents additionnels ou des ajustements aux documents transmis par un demandeur ou un bénéficiaire et de refuser tout document incomplet. À défaut de recevoir les documents exigés, le ministre peut retarder, réduire ou annuler toute aide financière, ou réclamer le remboursement total ou partiel de toute somme versée. Il en est de même lorsque les conditions du programme ne sont pas respectées. Aucun intérêt n'est exigible sur les aides financières à verser ou versées en trop.

Les formulaires de demande d'aide financière, les procédures administratives ainsi que les modalités de calcul, de financement et de versement de l'aide financière relatifs au programme sont déterminés par le ministre.

Les procédures et les exigences administratives relatives à l'octroi et au versement de l'aide financière peuvent varier selon la nature et l'envergure des projets ainsi qu'en fonction du budget disponible.

9.3 Droit de refus

Le ministre se réserve le droit de refuser, de modifier, de réduire ou d'annuler le versement de l'aide financière si le demandeur ou le bénéficiaire ne satisfait pas aux exigences élevées d'intégrité auxquelles le public est en droit de s'attendre d'un organisme admissible à une aide financière versée à même des fonds publics. L'exigence élevée d'intégrité d'un organisme admissible s'étend à ses administrateurs, à ses associés, à ses dirigeants ou à ses actionnaires.

Pour ce faire, le ministre adresse un avis écrit au demandeur ou au bénéficiaire énonçant le motif de refus, de la modification, de la réduction ou de l'annulation de l'octroi ou du versement d'une aide financière et indiquant le délai accordé au demandeur ou au bénéficiaire pour présenter ses observations et, s'il y a lieu, pour produire des documents pour compléter son dossier. Le ministre tient compte de ces observations ou de ces documents pour prendre sa décision, laquelle sera finale et sans appel.

Si le demandeur ou le bénéficiaire fait défaut de procéder dans le délai prescrit à l'avis, l'aide financière est automatiquement refusée, modifiée ou réduite de plein droit à l'expiration de ce délai et la somme exigée en remboursement devient exigible.

Dans le cas d'un avis relatif à une demande de remboursement de l'aide financière, si le bénéficiaire ne rembourse pas dans le délai prescrit, le ministre signifiera une mise en demeure de paiement à ce dernier.

9.4 Responsabilité

Le bénéficiaire est responsable de tout dommage causé par lui, ses employés, ses agents, ses représentants ou ses sous-traitants dans le cours ou à l'occasion de l'exécution de l'engagement, y compris un dommage résultant d'un manquement à un engagement pris en vertu de ce dernier.

Le bénéficiaire s'engage à indemniser le ministre de tous recours, réclamations, demandes et poursuites pris en raison de dommages ainsi causés.

En aucun cas les résultats d'un projet et les données confidentielles sur des utilisateurs ou encore des données recueillies de manière générale lors de la réalisation du projet ne peuvent être divulgués à des tiers sans l'autorisation écrite du bénéficiaire.

9.5 Autres obligations et exigences

Le bénéficiaire s'engage à se conformer aux exigences de visibilité qui lui seront transmises avec l'engagement.

Le bénéficiaire accepte que le ministre ou la personne qui le représente puisse annoncer publiquement les éléments importants du projet comme : la nature du projet, son emplacement, son coût estimé, le montant de l'aide financière versée par le ministre et les autres bénéfices escomptés à la suite de la réalisation du projet.

Le bénéficiaire consent à la publication par le ministre de toute information relative à l'octroi de son aide financière.

9.6 Mesures transitoires

- a) Dans le cas des demandes d'aide financière déposées par des organismes admissibles avant l'entrée en vigueur du présent programme, pour des projets d'aménagement de mesures préférentielles pour des autobus qui ne sont pas des SRB, le taux d'aide financière de 75 %, prévu aux articles 10 et 46 du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes approuvé par le décret numéro 751-2017 du 4 juillet 2017, est remplacé par celui de 100 % des dépenses admissibles, lorsque les conditions suivantes sont respectées :
- le coût total admissible du projet n'excède pas 7 000 000 \$;
 - sa réalisation est complétée au plus tard le 31 mars 2020.
- b) Dans le cas des demandes d'aide financière déposées par des organismes admissibles avant l'entrée en vigueur du présent programme, pour des projets d'aménagement de mesures préférentielles pour des autobus qui ne sont pas des SRB, le taux d'aide financière de 75 %, prévu à l'article 10 du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes approuvé par le décret numéro 751-2017 du 4 juillet 2017, est remplacé par celui de 100 % des dépenses admissibles, lorsque les conditions suivantes sont respectées :
- le coût total admissible du projet n'excède pas 12 000 000 \$;
 - sa réalisation est complétée entre le 1^{er} avril 2020 et le 31 décembre 2022.
- c) Tout projet inscrit au PITC du Ministère et dont la demande d'aide financière est en cours de traitement au moment de l'entrée en vigueur du présent programme, bénéficie d'une autorisation préliminaire à compter de la date de confirmation de cette inscription par le ministre. Dans ce contexte, lorsque les autorisations finales auront été obtenues pour ces projets, les dispositions du présent programme s'appliquent.

9.7 Mesure d'exception

- a) Malgré la section 5.2, « Taux d'aide financière », les demandes d'aide financière déposées par des organismes admissibles dans le cadre du présent programme, pour des projets d'aménagement de mesures préférentielles pour des autobus qui ne sont pas des SRB, le taux d'aide financière de 75 % prévu à cette section est remplacé par celui de 100 % des dépenses admissibles lorsque les conditions suivantes sont respectées :
- le coût total admissible du projet n'excède pas 12 000 000 \$;
 - sa réalisation est complétée entre le 1^{er} avril 2020 et le 31 décembre 2022.
- b) Malgré la section 3.5, « Projets non admissibles », en ce qui concerne les demandes d'aide financière déposées par des organismes admissibles dans le cadre du présent programme, pour des projets d'acquisition d'autobus articulés hybrides (diesel-électrique) approuvés par le ministre en 2021, les dépenses liées à ces projets sont admissibles à une aide financière au taux de 60 % des dépenses admissibles du projet.

VOLET B – PROJETS D'ENVERGURE

Les projets d'envergure sont des projets admissibles dont le coût total est égal ou supérieur à 50 millions de dollars et qui ne sont pas des projets majeurs (voir le volet C), ni des projets d'acquisition d'autobus. Le cumul de projets autoportants totalisant plus de 50 millions de dollars ne constitue pas un projet d'envergure.

En plus des dispositions spécifiques précisées ci-après, les diverses dispositions mentionnées dans le volet A – Projets réguliers s'appliquent, avec les ajustements nécessaires, aux projets d'envergure.

10. Spécificités pour les projets d'envergure

10.1 Admissibilité des demandes

Les études préalables à la réalisation d'un projet d'envergure peuvent constituer un projet admissible à l'aide financière et faire l'objet d'une autorisation spécifique dans le cadre du PAGTCP.

Le taux d'aide financière applicables pour ces projets d'études est le même que celui déterminé pour l'actif auquel il réfère (section 5.2, « Taux d'aide financière »).

Par ailleurs, uniquement dans le cas de la réfection, du remplacement et de l'amélioration des équipements et des infrastructures du réseau de métro ou de la réfection des garages ou des centres d'entretien, les projets admissibles peuvent faire l'objet d'un programme quinquennal d'interventions. Le cas échéant, le programme d'interventions constitue un projet admissible à l'aide financière.

10.2 Autorisation des projets et modalités de versement

Exception faite des projets d'acquisition de matériel roulant, le ministre peut, à la suite de l'autorisation préliminaire, du dépôt d'une demande d'aide financière et d'une analyse sommaire de cette demande, accorder une autorisation provisoire avant de confirmer l'autorisation finale d'un projet d'envergure et de signer l'engagement.

- L'autorisation provisoire permet le versement d'une somme maximale pouvant atteindre 25 % de l'aide financière réservée pour le projet dans le PITC dûment approuvé par le Conseil du trésor.
- Les sommes versées à la suite de l'autorisation provisoire ne peuvent excéder le total des sommes dépensées par l'organisme au prorata du taux d'aide financière admissible pour le projet.
- Les sommes versées devront être remboursées en totalité par le bénéficiaire si aucune autorisation finale n'est accordée pour le projet.

10.3 Dépenses admissibles

Dans le cas des projets d'envergure, les dépenses admissibles énumérées ci-dessous s'ajoutent à celles mentionnées à la section 5.4, « Dépenses admissibles », soit :

- les dépenses de location d'immeubles requises pour la mise en place d'un bureau de projet pour la planification et la réalisation du projet si elles entraînent une dépense supplémentaire pour le bénéficiaire;
- les dépenses de gestion de projet et de contrôle financier.

Le montant admissible pour ces dépenses spécifiques ne peut cependant excéder 15 % du coût admissible du projet.

De plus, en ce qui a trait aux dépenses en régie effectuées par le bureau de projet, les catégories de dépenses qui sont énumérées ci-dessous s'ajoutent à celles indiquées à la section 5.5, « Admissibilité des dépenses en régie », soit :

- les dépenses de gestion de projet et de contrôle financier;
- les dépenses liées à la réalisation d'études nécessaires à la planification et à la réalisation du projet;
- les dépenses associées à la préparation des plans et devis, à l'ingénierie et à la surveillance des travaux.

VOLET C – PROJETS MAJEURS

Pour l'application du PAGTCP, un projet majeur est un projet d'investissements en infrastructures publiques qui satisfait aux critères déterminés par le Conseil du trésor et dont le processus d'autorisation est soumis à la Directive ou à toutes autres exigences du Conseil du trésor.

En plus des dispositions spécifiques précisées ci-après, les diverses dispositions prévues au volet A – Projets réguliers et au volet B – Projets d'envergure s'appliquent, avec les ajustements nécessaires, aux projets majeurs.

11. Spécificités pour les projets majeurs

11.1 Autorisation des projets

Pour les projets majeurs, une demande d'aide financière peut être soumise dans le cadre du PAGTCP à chacune des étapes du processus d'autorisation du projet. Le taux d'aide financière applicable est le même pour chacune de ces étapes et correspond à celui déterminé pour l'actif auquel il renvoie (section 5.2 « Taux d'aide financière »).

La réalisation et les coûts totaux de chacune de ces étapes étant préalablement approuvés par le Conseil des ministres, les demandes d'aide financière déposées dans le cadre du PAGTCP à chacune des étapes et les documents fournis en appui de ces demandes visent uniquement à démontrer l'admissibilité du projet au PAGTCP et à statuer sur le montant admissible à l'aide financière. Le cas échéant, l'autorisation finale confirmera le montant maximal de l'aide financière qui pourra être versé dans le cadre du PAGTCP pour chacune des étapes autorisées pour réaliser le projet majeur.

L'engagement envers le ministre de respecter les conditions du programme et les obligations en découlant, prendra en compte, le cas échéant, tout autre engagement intervenus entre le bénéficiaire et le ministre dans le cadre de la réalisation d'un projet majeur soumis à la Directive.

11.2 Dépenses admissibles

Les dépenses liées à l'acquisition de mobilier et de matériel de bureau nécessaires à la mise en place d'un bureau de projet pour la planification et la réalisation d'un projet majeur s'ajoutent à celles énumérées aux sections 5.4 et 10.3, « Dépenses admissibles ».

12. Annexes

ANNEXE A				
TAUX ¹ ET ADMISSIBILITÉ DES AIDES FINANCIÈRES PAR TYPE D'IMMOBILISATION ET D'ORGANISME				
Type d'immobilisation	Sociétés de transport, ARTM et exo		Organismes municipaux	
	Admissibilité	Taux	Admissibilité	Taux
Autobus ²				
- À propulsion entièrement électrique - Réparations pour prolonger la durée de vie utile	Oui Oui	95 % 50 %	Non	
Véhicule de service ²				
- À propulsion entièrement électrique - Essence, diesel, hybride si démonstration d'absence de marché	Oui Oui	85 % 50 %	Oui Oui	85 % 50 %
Bien présentant un caractère technologique	Oui	75 %	Oui	90 %
Mesure préférentielle pour autobus				
- Système rapide par bus (SRB) - Autres projets	Oui Oui	100 % 75 %	Non	
Stationnement d'incitation ³ , terminus, aire d'attente, garage et centre d'entretien				
- Projet de développement des actifs⁵ - Projet de maintien ou d'amélioration des actifs⁶ - Projet d'électrification (terminus, aire d'attente, garage et centre d'entretien)	Oui Oui Oui	75 % 85 % 85 %	Oui (à l'exclusion des garages et centres d'entretien)	90 %
Centre administratif	Oui	75 %	Oui	90 %
Abribus, support à vélos, vélostations et infrastructure de transport actif ³	Oui	75 %	Oui	90 %
Réseau de métro, de train de banlieue ou tout autre système de transport terrestre guidé (matériel roulant, équipement et infrastructure)				
- Projet de maintien ou d'amélioration des actifs⁴ - Projet de développement des actifs ou d'électrification d'une ligne de train de banlieue⁵	Oui Oui	85 % 100 %	Non	
Améliorations favorisant l'accessibilité des clientèles à mobilité réduite aux services réguliers existants de transport en commun	Oui	85 %	Oui	90 %
Note 1 : Pour un projet donné, un seul taux d'aide financière est applicable. Ce taux est déterminé selon la principale composante du projet. Par exemple, dans le cas de la réalisation d'un projet de prolongement d'une ligne de train de banlieue, le taux applicable serait de 100 % pour toutes les composantes du projet y compris, s'il y a lieu, les stationnements d'incitation ou les abribus. Aussi, dans le cas d'un projet qui vise principalement l'électrification d'un garage, si l'agrandissement du garage est nécessaire, tout le projet serait financé à 85 %. Les taux d'aide financière applicables pour les mesures provisoires ou les mesures d'exception ne sont pas illustrés dans le tableau. Note 2 : Les taux d'aide financière s'appliquent pour l'acquisition de véhicules (remplacement ou ajout). Note 3 : Le taux d'aide financière de 75 % s'applique pour les projets autoportants. Lorsque l'acquisition et l'installation de ces équipements sont une composante d'un projet, c'est le taux de ce projet qui s'applique. Note 4 : Les projets de maintien ou d'amélioration d'actifs visent le remplacement, la réfection ou la rénovation des infrastructures et des équipements existants, ainsi que le remplacement ou le prolongement de la durée de vie utile des locomotives et des voitures de train et de métro. Note 5 : Les projets de développement des actifs visent l'ajout ou l'agrandissement d'équipements ou d'infrastructures, l'implantation de nouveaux systèmes de transport terrestre guidé, l'ajout de station ou le prolongement des réseaux existants de métro et de trains de banlieue ainsi que l'augmentation du parc de locomotives ou de voitures de métro ou de train.				

13. Glossaire

Aire d'attente ou de recharge : espace aménagé pour permettre le stationnement sécuritaire des véhicules de service ou des autobus entre deux circuits ou pour permettre la recharge des véhicules en cours ou au terme d'un parcours.

Assemblage final d'un autobus : aux fins d'application du PAGTCP, assemblage comprenant l'installation du moteur, de la transmission, du système de refroidissement, du système de chauffage et de ventilation, des systèmes pneumatiques, hydrauliques et électriques, des sièges de passagers, des mains courantes, des colonnes d'appui et des poignées, de la girouette et, de la rampe d'accès aux fauteuils roulants; l'inspection finale; les essais routiers; les réparations; et la préparation avant livraison.

Autobus : dans les présentes modalités, autobus de toutes catégories, soit le minibus, le midibus, l'autobus, l'autobus articulé, l'autobus étagé, etc.

Bureau de projet : Structure de gestion temporaire et indépendante de l'organisme dédiée à la réalisation d'un projet. Le personnel de cette structure de gestion est composé d'employés de l'organisme de transport et/ou de ressources provenant de partenaires* ou de firmes externes de l'organisme de transport. Le personnel désigné par l'organisme au bureau de projet pour l'étude, la planification et la réalisation du projet est affecté au projet à temps plein ou à temps partiel pour toute la durée du projet, pour une période déterminée ou pour la réalisation d'une activité particulière. Il doit être spécifiquement mandaté par le bureau de projet. Les ressources composant le bureau de projet peuvent être appelées à varier selon les phases du projet.

* Les partenaires sont une autre autorité organisatrice de transport ou une instance gouvernementale (ville, province ou gouvernement fédéral).

Capacité : quantité, nombre, volume, superficie, poids, charge, puissance ou débit que peut contenir, déplacer, générer, parcourir, soulever, supporter, transmettre, transporter ou traiter un actif, par exemple le nombre de places dans un stationnement, la superficie d'un abribus ou le volume de stockage d'un équipement informatique.

Concept : manière dont est conçu un projet ou un produit regroupant un ensemble de paramètres.

Déplacement interurbain : déplacement réalisé par un titulaire de permis de transport par autobus délivré par la Commission des transports du Québec et offert entre deux municipalités généralement assez éloignées l'une de l'autre. Ce service n'est pas admissible à une aide financière dans le cadre de ce programme

Durée de vie utile : âge de remplacement d'un actif établi aux fins de calcul de l'aide financière par le ministre et correspondant au nombre minimal d'années d'utilisation avant qu'un actif ne soit admissible au plein montant d'aide financière lors du remplacement, de la réfection ou de la rénovation d'un actif.

Édicule temporaire : petit édifice, ou construction utilitaire, élevée sur la voie publique et par lequel on accède à une station de métro. Ce type d'édicule, souvent doté d'un seul accès et d'une architecture peu élaborée, est considéré comme provisoire en attente d'une intégration à un bâtiment plus important tels un immeuble de bureaux, un immeuble à logements ou un centre commercial. Certains édicules de gabarit réduit sont toutefois permanents.

Entretien : dépense effectuée pour maintenir ou remettre en bon état de fonctionnement un actif afin qu'il puisse être utilisé conformément à son état initial. Une dépense faite pour réparer un actif en remplaçant une de ses parties est habituellement considérée comme une dépense d'entretien.

Mesure préférentielle : intervention visant à procurer aux autobus des dispositifs ou des aménagements routiers privilégiant leur circulation, permettant ainsi d'atténuer les effets de la congestion urbaine, de favoriser la ponctualité du service de transport en commun et de réduire le temps de déplacement des usagers en transport collectif.

Programme d'immobilisations : outil de planification par lequel les organismes de transport en commun établissent annuellement leur prévision de dépenses en immobilisations pour une période déterminée.

Service d'utilité publique : service considéré comme essentiel par l'État, notamment la câblodistribution, la téléphonie, le gaz naturel, l'eau et l'électricité. Sont considérés comme une installation d'utilité publique, un poteau, une tour, une canalisation ou un conduit souterrain et tout autre structure de support ou de soutien, et toute tranchée, de même que leurs accessoires.

Stationnement d'incitation à l'utilisation du transport collectif : espace de stationnement aménagé en site propre ou partagé, situé à proximité d'un terminus d'autobus ou d'un service de transport collectif et permettant un transfert modal du véhicule personnel vers un mode de transport collectif. Deux types de stationnements sont reconnus, soit le stationnement extérieur, qui est aménagé à la surface du sol, et le stationnement en structure, qui peut être étagé ou souterrain.

Structure auxiliaire : extension du tunnel du métro où sont concentrés les systèmes essentiels au fonctionnement optimal et sécuritaire du métro. La structure se compose de deux parties, soit une partie horizontale qui part du tunnel du métro et le puits vertical qui permet de rejoindre la surface où se trouvent une partie ouverte (puits de ventilation) et une partie couverte. Comparativement au tunnel, la structure auxiliaire est plus soumise aux intempéries et aux changements brusques de température.

Terminus : lieu d'attente pour la clientèle utilisant le transport en commun, situé à un point de convergence de plusieurs lignes d'un réseau d'autobus, comportant un abri pour les usagers et permettant à la clientèle d'effectuer des correspondances entre ces lignes de réseau. Le site comporte un stationnement temporaire pour l'arrivée et le départ des véhicules ainsi que pour le transfert de la clientèle d'un véhicule à l'autre.

- **Terminus léger** : terminus extérieur ne comportant que des abribus ou un bâtiment d'un type de construction temporaire ou réalisé en structure légère.
- **Terminus lourd** : terminus intérieur ou extérieur comportant des bâtiments d'un type de construction permanent et certains éléments comme des fondations à l'épreuve du gel, un pare-vapeur, des isolants, un vitrage double, des finis intérieurs ou autres.

Valeur résiduelle de l'actif : valeur égale au coût de remplacement de l'actif auquel on applique le pourcentage de la durée de vie utile non atteinte. Le coût de remplacement correspond au montant qu'il faut déboursier pour construire ou acquérir un actif semblable au moment du remplacement ou de la construction, jusqu'à concurrence, s'il y a lieu, du montant maximal admissible déterminé en vertu des présentes modalités. S'il n'existe plus d'actif comparable ou s'il n'est pas possible d'en établir la valeur de construction, le coût de remplacement correspond au coût initial d'acquisition ou de construction de l'actif remplacé, vendu ou abandonné, ajusté en fonction de l'augmentation de l'indice des prix à la consommation depuis sa date de livraison ou de fin de construction jusqu'à sa date de fin d'utilisation, jusqu'à concurrence, s'il y a lieu, du montant maximal admissible déterminé en vertu des présentes modalités. Si un actif a atteint la fin de sa durée de vie utile, la valeur résiduelle est égale à zéro aux fins de calcul de l'aide financière.

Vélostation : abri à vélos fermé et à accès contrôlé

Voie réservée : mesure préférentielle au transport en commun ayant pour objectif l'amélioration de la mobilité des usagers du transport collectif et dont la raison fondamentale est de rendre le transport en commun plus compétitif par rapport à l'automobile en procurant aux autobus un environnement d'exploitation à l'abri d'obstacles causés principalement par l'importante affluence de véhicules sur le réseau routier. Une voie de circulation peut être réservée à l'usage exclusif du transport en commun ou à certaines catégories de véhicules routiers transportant un minimum de personnes.

